



GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
SECRETARIA DE INFRA-ESTRUTURA

PAEBahia 2014

Plano Aeroviário do Estado da Bahia



PAEBahia - PLANO AEROVIÁRIO DO ESTADO DA BAHIA 2014

Produto 8 – Relatório Síntese das Proposições para a Rede Aeroportuária da Bahia

Sumário

APRESENTAÇÃO.....	10
1 ANÁLISE SOCIOECONÔMICA DO ESTADO DA BAHIA.....	12
1.1 Ambiente Macroeconômico	12
1.1.1 Projeções Macroeconômicas para os próximos anos	12
1.1.2 Análise Macroeconômica do Nordeste e do Estado da Bahia	16
1.1.3 Conclusões e Possíveis Consequências para o Setor Aeroviário na Bahia	17
1.2 As macrorregiões e os eixos de desenvolvimento econômico do Estado da Bahia	22
1.2.1 O PAEBA 2002 - a regionalização do Estado da Bahia e os eixos de desenvolvimento econômico do Estado da Bahia	22
1.2.2 Caracterização socioeconômica das Macrorregiões e dos municípios do PAEBahia 2014	26
1.2.3 As Principais Atividades Econômicas no Estado da Bahia Indutoras do Modal Aeroviário.....	45
1.3 O setor de transportes e os projetos estruturantes previstos	59
1.3.1 Caracterização dos modais de transporte.....	59
1.3.2 Investimentos estratégicos com repercussão na rede estadual:.....	79
1.4 Os municípios frente às necessidades de transporte e níveis de centralidade.....	88
1.4.1 Hierarquia dos municípios a partir do REGIC	89
1.4.2 Regiões de influência e polos de atração.....	90
1.4.3 Espacialidades da rede urbana.....	94
1.4.4 Os municípios na rede urbana estadual.....	98
1.5 Transporte rodoviário de passageiros	103
1.6 Considerações finais da análise socioeconômica do estado da Bahia	113
2 MERCADO DE TRANSPORTE AÉREO.....	122

2.1	Introdução ao mercado de transporte aéreo	122
2.1.1	Histórico de serviços regulares	123
2.1.2	Atividades de aviação geral.....	128
2.1.3	Transporte por ônibus.....	130
2.1.4	Importância relativa de aeroportos e aeródromos da Bahia	131
2.1.5	Histórico de demanda e estimativas futuras	134
2.1.6	Aeronave de planejamento.....	137
2.1.7	Ligações futuras.....	137
3	Análise da Infraestrutura Aeroviária.....	138
3.1	Introdução à Análise da Infraestrutura Aeroviária	138
3.2	Caracterização da Infraestrutura Aeroportuária	138
3.3	Plantas dos Aeródromos.....	139
4	CRITÉRIO DE CLASSIFICAÇÃO DE AEROPORTOS E AERÓDROMOS E SELEÇÃO	151
4.1	Classificação dos Aeroportos e Aeródromos do Estado da Bahia	151
4.1.1	SISTEMA ESTADUAL DE AEROPORTOS	151
4.1.2	ESTRUTURA DO SISTEMA	153
4.1.3	CLASSIFICAÇÃO DO SISTEMA.....	155
4.1.4	EVOLUÇÃO DO SISTEMA	173
4.1.5	DIRETRIZES GERAIS DE DESENVOLVIMENTO	174
5	PROPOSIÇÕES SOBRE A REDE AEROPORTUÁRIA DA BAHIA	179
5.1	TIPOLOGIA DE AEROPORTOS.....	179
5.1.1	Classificação dos Aeródromos.....	179
5.1.2	Filosofia de Planejamento	180
5.1.3	Aeronaves de Planejamento	181
5.1.4	Modelo de Aeroporto Básico	184

5.1.5	Considerações de planejamento.....	212
5.2	Desenvolvimento do Sistema	212
5.2.1	Propostas de Desenvolvimento	212
5.2.2	Atividades Previstas	213
5.3	Considerações Finais.....	216

ANEXO 1 – DESENVOLVIMENTO DA REDE AEROPORTUÁRIA DA BAHIA

ANEXO 2 – CONCEPÇÕES MODULARES DE TERMINAIS AEROPORTUÁRIOS METROPOLITANA

Índice de Figuras

Figura 1-1 - Fluxos de viagens aéreas pelo mundo - 2009	21
Figura 1-2 – Aeródromos da Bahia. Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) 2010.....	28
Figura 1-3 – População por município. Fonte IBGE. Censo 2010	29
Figura 1-4 – Índice de Desenvolvimento Humano Municipal 2013. Fonte: PNUD	32
Figura 1-5 – PIB Municipal. Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior	33
Figura 1-6 – Municípios por setor de maior representação.....	36
Figura 1-7 – Municípios por população ocupada por setor – Agropecuária.....	37
Figura 1-8 – Municípios por população ocupada por setor –Indústria.....	38
Figura 1-9 – Municípios por população ocupada por setor – Comércio e Serviços.....	39
Figura 1-10 – Taxa de atividade por município.....	40
Figura 1-11 - Municípios por Faixa de Renda per Capita	41
Figura 1-12 – Municípios por taxa de urbanização	44
Figura 1-13 – Ferrovias no Estado da Bahia	62
Figura 1-14 – Trechos da FCA.....	64
Figura 1-15 - Participação da movimentação de cargas dos portos da CODEBA (em t) 2006 – 2012 (em T)	65
Figura 1-16 - Participação dos diversos tipos de carga na movimentação dos portos da CODEBA (em T) 2006 - 2012	65
Figura 1-17 – Movimentação de passageiros nos Aeroportos de Salvador, Porto Seguro, Ilhéus, Paulo Afonso e Lençóis. 2004 – 2012.....	71
Figura 1-18 - Deslocamentos para aeroportos, recorte Bahia, 2007	73

Figura 1-19 - Movimento de passageiros, no Aeroporto Internacional Deputado Luís Eduardo Magalhães, no município de Salvador – Bahia – 2000-2010	74
Figura 1-20 - Movimento de cargas no Aeroporto Internacional Deputado Luís Eduardo Magalhães, no município de Salvador – Bahia – 2000-2010	74
Figura 1-21 - Movimento de aeronaves no Aeroporto Internacional Deputado Luís Eduardo Magalhães, no município de Salvador – Bahia – 2000-2010	75
Figura 1-22– Comparativo carga aérea rede Infraero x Salvador (t)*.....	76
Figura 1-23– Participação do Aeroporto de Salvador no transporte de cargas pela Infraero – 2004 – 2012 (t)	76
Figura 1-24 - Corredor Multimodal Juazeiro	80
Figura 1-25 - Local previsto para o Porto Sul e acessos rodoviários	81
Figura 1-26 – Ilustração do trajeto da FIOLE.....	83
Figura 1-27 – PAC no território baiano	87
Figura 1-28 - Regionalização por Regiões de Influência e polos/centralidades.....	91
Figura 1-29 - Concentração de níveis de variáveis BA	93
Figura 1-30 – Compartimentação a partir da densidade de polos atratores.....	95
Figura 1-31 - Municípios por condição urbana	97
Figura 1-32 – Distâncias relativas do polo principal da RI.....	100
Figura 1-33 - Linhas georreferenciadas na base de rodovias.....	104
Figura 1-34 - Distribuição espacial das linhas	105
Figura 1-35 – Pontos de seção das linhas intermunicipais da Bahia.....	106
Figura 1-36 - Localização dos terminais rodoviários da Bahia	107
Figura 1-37 - Valores estimados de velocidade ao longo das rodovias	110
Figura 1-38 - Carregamento da rede do Estado da Bahia.	111

Figura 1-39 – Embarque de passageiros nos terminais de maior movimento, entre quinta-feira e domingo.	113
Figura 1-40: Municípios relevantes e complementares no Estado da Bahia	118
Figura 2-1: Relação entre demanda de transporte aéreo e desenvolvimento econômico- 1970 a 2005.....	122
Figura 2-2: PIB de municípios, rede rodoviária e aeroportos públicos da Bahia	128
Figura 2-3: Planos de voos entre municípios do interior da Bahia e Salvador em 2010.....	129
Figura 3-1 - Aeroportos do Campo de Estudos	140
Figura 4-1 - Sistema Estadual de Aeroportos da Bahia	152
Figura 4-2 - Aeroportos de Interesse Nacional	158
Figura 4-3 - Aeroportos de Interesse Regional.....	161
Figura 4-4 - Aeroportos de Interesse Turístico.....	166
Figura 4-5 - Aeroportos de Interesse Local	168
Figura 4-6 - Aeroportos de Interesse Complementar	169
Figura 4-7 - Aeroportos de Interesse Nacional, Regional, Turístico, Local e Complementar ...	170
Figura 4-8 - Aeroportos de Interesse Municipal	172
Figura 5-1 - Modelo de Aeroporto Básico	185
Figura 5-2 - Configuração de Área de Movimento (sem pista de rolamento paralela)	191
Figura 5-3 - Configuração da Área de Movimento (com pista de rolamento paralela)	192
Figura 5-4 - Configuração Modular do Pátio de Aeronaves.....	195
Figura 5-5 - Dimensões da área patrimonial (sem pista de rolamento paralela)	210
Figura 5-6 - Dimensões da área patrimonial (com pista de rolamento paralela)	211

Índice de Tabelas

Tabela 1-1 - Projeções PIB 2013 - 2020 Taxas de Crescimento em %.....	14
Tabela 1-2 - Taxas de Crescimento do Nível de Atividades (médias no período)	16
Tabela 1-3 - Variação do PIB em %.....	16
Tabela 1-4 - Bahia Projeções de evolução do PIB, População e PIB per capita	17
Tabela 1-5 - Participação Municipal no PIB Estadual – Municípios PAEBahia	31
Tabela 1-6 - Taxa de urbanização, por macrorregião, por município	42
Tabela 1-7 - Principal Meio de Transporte na Viagem de turismo	47
Tabela 1-8 - Regiões Turísticas - RT% das RT no fluxo turístico receptor doméstico 2009.....	48
Tabela 1-9 - Roteiros Turísticos Bahia e seus Municípios – 2011.....	49
Tabela 1-10 - Rede Rodoviária do Estado da Bahia - 2012	60
Tabela 1-11 -Condição de trafegabilidade nas rodovias.....	60
Tabela 1-12 - Aeroportos selecionados por programas e estudos na Bahia	68
Tabela 1-13 - Classificação dos 14 principais aeroportos por movimento de passageiros.....	70
Tabela 1-14 - PAC rodoviário na Bahia.....	88
Tabela 1-15 - Municípios com Aeródromos de acordo com a presença de terminal rodoviário	108
Tabela 1-16: Destinos turísticos.....	116
Tabela 1-17: Municípios relevantes e complementares no cenário socioeconômico.....	117
Tabela 1-18: Municípios dotados de aeródromos e atendimento por equipamento vizinho ..	119
Tabela 1-19: Municípios em destaque nos Planos e Programas Aeroviários	121
Tabela 2-1: Histórico de cidades servidas por aviação regular na Bahia	125
Tabela 2-2: Oferta de viagens de transporte público rodoviário e classificações de aeroportos e aeródromos da Bahia em planos de desenvolvimento aeroportuários realizados	133

Tabela 2-3: Passageiros embarcados + desembarcados em aeroportos da Bahia	134
Tabela 2-4: Estimativas de demanda futura de passageiros embarcados + desembarcados em aeroportos da Bahia	135
Tabela 3-1- Infraestrutura Aeroportuária – Informações Gerais, Equipamentos e Serviços....	141
Tabela 3-2 - Infraestrutura Aeroportuária – Informações Gerais, Equipamentos e Serviços...	145
Tabela 4-1 – Aeronaves por Grupo	174
Tabela 4-2 – Classificação, porte e grupo de aeronave, por aeródromo.....	176
Tabela 5-1- Número de código.....	180
Tabela 5-2- Letra de código.....	180
Tabela 5-3 Aeronaves de Planejamento - Especificações	182
Tabela 5-4- Comprimento e Largura de Pista	188
Tabela 5-5- Distância do Eixo da Pista de Táxi até a Pista Principal.....	190
Tabela 5-6 - Grupo de Aeronaves e Áreas.....	194
Tabela 5-7- Método ACN/PCN	197
Tabela 5-8- Numero de Classificação de Pavimentos (PCN)	197
Tabela 5-9- Terminal de Passageiros.....	199
Tabela 5-10- Estacionamento de Automóveis	202
Tabela 5-11- Categoria requerida de SESCINC.....	203
Tabela 5-12- Quantidade de água para produção de espuma, de PQ e regime de descarga de agentes extintores principal e complementar	203
Tabela 5-13- Áreas de instalações de SESCINC	204
Tabela 5-14- custos unitários utilizados nos cálculos	215
Tabela 5-15- resumo dos investimentos previstos nos aeroportos selecionados.....	217

APRESENTAÇÃO

Este documento é integrante da Atualização do Plano Aeroviário do Estado da Bahia - PAEBahia 2014, em execução pela VETEC Engenharia Ltda. para a SEINFRA/Superintendência de Transportes, conforme contrato n.º 019/2013 firmado em 01 de novembro de 2013.

O objetivo deste Plano de Aeroviário Estadual o trabalho é propor diretrizes e metas para o desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária da Bahia, com base na avaliação dos aeródromos públicos, e levando em consideração as relações desta infraestrutura com os principais eixos de desenvolvimento socioeconômicos do estado. Isto permitirá a definir e priorizar a expansão desta infraestrutura frente à demanda de transporte aéreo, de aviação regular ou geral, aprimorando o Sistema Estadual de Aeroportos da Bahia de forma a estimular o desenvolvimento econômico do estado.

A Atualização do Plano Aeroviário do Estado da Bahia – PAEBahia 2014 contempla:

- Definição da Rede Estadual de Aeroportos integrada e compatível com o desenvolvimento socioeconômico do estado;
- Definição das diretrizes de desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária da Rede Estadual para os horizontes de planejamento;
- Quantificação dos recursos financeiros necessários para a implementação da infraestrutura aeroportuária da Rede Estadual de Aeroportos;
- Estabelecimento de um programa de investimentos para a implementação das diretrizes de desenvolvimento do Plano Aeroviário Estadual.

O documento presente, Relatório Síntese das Proposições para a Rede Aeroportuária da Bahia, foi desenvolvido contendo os dados e informações já descritos nos relatórios anteriores, a saber:

1. Análise Socioeconômica do Estado da Bahia
2. Mercado de Transporte Aéreo

3. Análise da Infraestrutura Aeroviária
4. Critério de Classificação de Aeroportos e Aeródromos e Seleção
5. Proposições sobre a Rede Aeroportuária da Bahia

Anexos:

- Desenvolvimento da Rede Aeroportuária da Bahia
- Concepções Modulares de Terminais Aeroportuários Metropolitanas

1 ANÁLISE SOCIOECONÔMICA DO ESTADO DA BAHIA

1.1 AMBIENTE MACROECONÔMICO

1.1.1 PROJEÇÕES MACROECONÔMICAS PARA OS PRÓXIMOS ANOS

Uma quase unanimidade entre os analistas de projeções de indicadores macroeconômicos em situações de instabilidade política, social e econômica ou de crise é a dificuldade de garantir que os valores de previsão tenham um mínimo de consistência. Por essa razão, os autores mais experientes passam a, antes de qualquer exercício de “futurologia” numérica, examinar o panorama atual e futuro, com base em variáveis qualitativas, que lhes permite balizar, de forma mais efetiva, suas projeções.

Com base em análise de macrotendências, a empresa Bain & Company¹ conclui que, apesar da existência ainda de crises econômicas pontuais, a economia mundial deverá crescer, a longo prazo, a uma taxa anual de elevação do PIB mundial de 3,6%, gerando um PIB global de 90 trilhões de dólares no horizonte temporal de 2020, o que corresponderia a um acréscimo de 40% ao valor do PIB em 2012.

Os países em desenvolvimento serão, cada vez mais, as fontes do crescimento econômico mundial. Apesar das economias desenvolvidas gerarem hoje dois terços do PIB mundial, essa proporção cairá para 58%, variação considerável em um intervalo de tempo relativamente curto. Considera-se que a Europa e os Estados Unidos contribuirão com oito trilhões de dólares adicionais no PIB mundial em 2020.

O crescimento da população mundial em 750 milhões de pessoas, sendo quase todas de países emergentes e em desenvolvimento, será o responsável por cerca de um quarto do aumento do PIB. A elevação da produtividade responderá pelo restante,

¹ Fiorentino, Giovanni et al - “As oito grandes tendências de crescimento até 2020”, Bain & Company, Inc. São Paulo, 2012

com o crescimento do PIB per capita em cerca de 30% durante o mesmo período. Apesar de esperar-se que os próximos anos continuem difíceis no mundo ocidental, consegue-se visualizar um caminho para o crescimento na segunda metade da década, especialmente se os governos começarem a enfrentar os endividamentos públicos e privados.

Em artigo mais recente, Delfim²² observa que o ano de 2014 poderá ser melhor do que 2013 para o desenvolvimento brasileiro. Fundamentando sua assertiva, Delfim Netto aponta um grupo de cinco fatores, dois externos e três internos que deverão garantir esse crescimento.

Seriam fatores externos:

- A retomada da atividade produtiva da economia americana, ainda a mais poderosa do mundo, que poderá, de acordo com Janet Yellen, presidente do Federal Reserve norte americano, atingir uma taxa de crescimento do PIB, em 2014, de 3%.
- A recuperação, ainda que lenta, que se generaliza nos países de porte médio e a expectativa de sustentação do crescimento do PIB da China em taxa superior a 7%.

Como fatores internos, aponta o autor os seguintes:

- Aumento da confiança do empresariado em relação ao governo, o qual pode ser observado a partir do sucesso dos leilões de concessão de infraestrutura o que, segundo Delfim Netto “será decisivo para o desenvolvimento econômico do Brasil em 2014”.
- Ainda que o Brasil seja um país de economia fechada, a exportação brasileira representa apenas 13% do PIB e as importações 14%, verificando-se uma relação direta entre o comércio internacional brasileiro e o crescimento de seu

²² Delfim, Netto, Antônio, “Fatores de Esperança” in Carta Capital, Ano XX nº 784 de 22 de janeiro de 2014, pág. 45, São Paulo

PIB. Na medida em que há expectativa de melhora da economia mundial em função da melhora da economia norte americana, das economias de alguns países da União Europeia, do sucesso do programa econômico japonês (Abenomics) e da queda moderada do comércio exterior da China.

- A excessiva valorização cambial entre 2008 e 2013 acabou por retardar o desenvolvimento da indústria de manufaturados. Com a mudança do valor cambial, a partir de 2013, pode prever-se uma recuperação do setor entre 2014 e 2015.

Nesse período, ainda afirma o autor, o “país mudou de cara”, com a redução dos níveis de pobreza e a correção, para melhor, dos índices de desigualdade pessoal e regional. Finalmente, o Brasil começa a acelerar os investimentos em infraestrutura de energia – incluindo petróleo – e de transportes em rodovias e aeroportos e até mesmo recuperando o atraso nos setores de ferrovias e portos, retomando-se os investimentos em infraestrutura, os quais deixaram de ser realizados nos últimos 30 anos.

O Banco Itaú / BBA aponta, em suas projeções, um crescimento bastante mais lento do PIB, seja Mundial, seja das economias mais importantes e do Brasil, como pode ser observado a partir do exame da tabela a seguir. Todos os PIB médios de crescimento entre 2011 e a projeção para 2020 – em porcentagem – dos cinco países estudados e para o conjunto dos países do mundo, mostram taxas com quedas bastante significativas na comparação da projeção 2020 com a taxa do ano de 2010 – como os casos do Japão (- 77,65%) e Brasil (- 68,93%); com quedas medianas, como a apresentada pela União Europeia (- 49,5%) e pelo conjunto do Mundo (- 40,76%); ou com quedas relativamente baixas, como o caso da China (- 29,8%) ou pouco significativas, em comparação com as demais, como o caso dos Estados Unidos da América (- 6,00%).

Tabela 1-1 - Projeções PIB 2013 - 2020 Taxas de Crescimento em %

Anos	Mundial	EUA	Zona Euro	Japão	China	Brasil
2010	5,2	2,5	2	4,7	10,4	7,5
2011	4	1,8	1,5	-0,6	9,3	2,7
2012	3,2	2,8	-0,6	2	7,8	1

Anos	Mundial	EUA	Zona Euro	Japão	China	Brasil
2013	2,8	1,7	-0,4	1,8	7,7	2,2
2014	3,3	2,5	0,9	1,4	7,3	1,9
2015	3,7	3,1	1,3	0,9	7	2,2
2016	3,6	2,9	1,8	1	7	2,8
2017	3,5	2,4	1,7	1	7	2,7
2018	3,4	2,1	1,5	1	6,9	2,7
2019	3,4	2,1	1,3	1	6,6	2,6
2020	3,4	2,1	1,1	1	6,4	2,5
taxa média 2011 /2020	3,08	2,35	1,01	1,05	7,3	2,33

Fonte: Banco Itaú / BBA - Projeções Macroeconômicas, 2012

Estudo elaborado pela EPE – Empresa de Pesquisa Energética, em 2013³, instituição ligada ao Ministério de Minas Energia do governo brasileiro, observa, de um lado, que, no ano de 2011, o crescimento da economia mundial seguia em ritmo heterogêneo: enquanto os países desenvolvidos cresciam a um ritmo lento, as economias emergentes, em especial a China, mantinha um elevado índice de crescimento econômico. Por outro lado houve, a nível mundial, um conjunto de eventos os quais foram responsáveis para que as expectativas de crescimento da economia mundial fossem menos “otimistas”.

Com base nas análises qualitativas e no exame das séries históricas de indicadores sociais e econômicos do Banco Itaú/BBA, o estudo em análise assumiu que o Brasil entre 2012 e 2021 seguiria apresentando um crescimento do PIB mais acentuado do que o crescimento do PIB mundial, com taxas médias de crescimento de 4,4% no período 2012 – 2016, repetindo a taxa do período anterior (2006 – 2010), e uma taxa de 5% no período 2017-2021, superior, portanto, a do quinquênio anterior.

3 EPE – Empresa de Pesquisa Energética, “Caracterização do cenário macroeconômico para os próximos 10 anos (2013-2022)” Série Estudos Econômicos Nota Técnica DEA 06/13 Rio de Janeiro - Março de 2013

Tabela 1-2 - Taxas de Crescimento do Nível de Atividades (médias no período)

	PIB Mundial	Comércio Mundial	PIB Nacional
Períodos	% a.a.	% a.a.	% a.a.
2001 - 05	3,7	5,5	2,8
2006 - 10	3,6	4,1	4,4
2012 - 16	4,1	5,6	4,4
2017 - 21	3,9	5,1	5

Fontes: IBGE e FMI Projeções - EPE

1.1.2 ANÁLISE MACROECONÔMICA DO NORDESTE E DO ESTADO DA BAHIA

O principal objetivo desta análise é entender-se como essas projeções referentes ao Produto Interno Bruto da economia mundial e da economia brasileira refletem no crescimento da economia baiana. Nesse sentido, é interessante examinar, inicialmente, projeções realizadas para o conjunto dos estados Nordestinos, para que tenhamos um cenário mais claro sobre as projeções para a Bahia.

Para tanto, utilizou-se o estudo realizado pela UFMG - CEDEPLAR⁴, o qual usou um conjunto de variáveis exógenas e endógenas para simular e chegar aos resultados de suas projeções apresentados na tabela abaixo. Eles apontam, para o estado da Bahia, um crescimento do PIB menos intenso em relação ao país como um todo, mas mais significativo comparado aos demais estados da Região Nordeste.

Tabela 1-3 - Variação do PIB em %

Período	Brasil	Nordeste	Bahia
2010 - 15	4,08	3,63	3,74
2016 -20	4,5	4,12	4,3
2021 - 25	4,5	4,06	4,09

Fonte: Magalhães, Aline Souza et all – Cenário Econômico para o Nordeste 2010 – 2025

⁴ Magalhães, Aline Souza et all – Cenário Econômico para o Nordeste 2010 – 2025: Determinantes Macroeconômicos, Dependência Externa e Fraquezas Internas – UFMG-CEDEPLAR, Belo Horizonte, 2012

A Secretaria do Planejamento do Governo da Bahia publicou em 2008 o trabalho “Resgatando o Planejamento Estratégico da Bahia: 2008 – 2028. Um Futuro Para Todos Nós – Resumo Executivo” no qual foi elaborada uma projeção de crescimento do PIB total e do PIB per capita do Estado, em três cenários, para os períodos 2010 – 2015, 2016 – 2020 e 2021 – 2025, cujos valores foram atualizados em 2010.

Esses cenários foram definidos como otimista correspondente ao alcance do pleno sucesso da trajetória de desenvolvimento traçada pelo Governo; um segundo, referido como cenário moderado, o qual corresponderia a resultados modestos; e um terceiro, adjetivado de pessimista, que seria inerente a uma postura governamental de nada fazer (do nothing).

Considerando esses cenários, o referido estudo chegou aos valores da tabela a seguir.

Tabela 1-4 - Bahia Projeções de evolução do PIB, População e PIB per capita

	Cenários	2012	2014	2018	2028
PIB	nada fazer	136.803	147.398	171.112	248.458
PIB	moderado	141.360	155.672	188.788	305.762
PIB	otimista	146.017	164.313	208.068	375.440
População		14.771	15.052	15.629	17.170
PIB per capita	nada fazer	9.261,00	9.793,00	10.948	14.470,00
PIB per capita	moderado	9.570,00	10.342,00	12.079,00	17.807,00
PIB per capita	otimista	9.885,00	10.916,00	13.313,00	21.865,00

Fonte: SEPLAN - SEMA BA Estudos Econômicos ZEE Desenvolvimento Sustentável 2012

1.1.3 CONCLUSÕES E POSSÍVEIS CONSEQUÊNCIAS PARA O SETOR AEROVIÁRIO NA BAHIA

Da análise dos diferentes estudos apresentados no item anterior, referentes às projeções macroeconômicas globais e seus efeitos para o Brasil e para a Bahia pode-se destacar alguns condicionantes que se repetem nessas análises formando consenso entre os diversos autores citados, a saber:

- A crescente importância dos países em desenvolvimento, ou emergentes, no contexto do cenário econômico global;

- O papel, dentro desse cenário, da China como país indutor do crescimento desses países em desenvolvimento;
- A posição que essa mesma nação deverá ocupar na economia mundial, vindo a superar possivelmente os Estados Unidos da América (EUA) como a primeira economia mundial num cenário de 10 anos;
- Que dificilmente, ao menos na próxima década, o mundo assistirá uma crise econômica global da profundidade daquela iniciada em 2008 e que continua exercendo seus efeitos em várias economias mundiais, em particular de países da União Europeia (UE);
- Que tanto os EUA quanto os países da EU deverão, nessa próxima década, superar suas crises, voltando suas economias a crescerem, ainda que em taxas inferiores ou bem inferiores às aquelas observadas na década passada;
- Que ambas essas economias desenvolvidas conseguirão controlar o desemprego, o qual marca, hoje, suas conjunturas nacionais;
- Que as transformações tecnológicas, culturais, sociais e econômicas, que a primeira década do século XXI gerou, deverão seguir avançando;
- Que o crescimento das economias dos países emergentes ampliará o consumo das novas massas de consumidores que passarão a ter condições de renda capazes de garantir o crescimento de uma indústria de bens de consumo, a qual fortalecerá essa tendência de crescimento da economia mundial;
- Que o mundo deverá, cada vez mais, ser um mundo globalizado, no qual a interdependência ao entre as diversas economias deverá aumentar significativamente;
- Que o comércio internacional, particularmente a China, assim como os EUA e a EU e países emergentes, seguirão fortemente demandadores de commodities, o que contribuirá para o fortalecimento de economias de países deles exportadores, como é o caso do Brasil;

- Que o mundo deverá investir fortemente em sua infraestrutura, seja econômica (logística e transporte, energia, comunicações, urbana, entre outras), seja social (educação, saúde, saneamento, cultura, lazer, entre outras), tanto nos países desenvolvidos, que terão que recuperar e modernizar sua infraestrutura atual, quanto nos países emergentes, que devem superar os altos déficits existentes.

Como reflexo desse conjunto de situações a nível mundial a economia brasileira deverá seguir esse mesmo caminho: manter um cenário de crescimento de seu PIB nessa próxima década, ainda que em ritmo menos acelerado do que o apresentado na década passada.

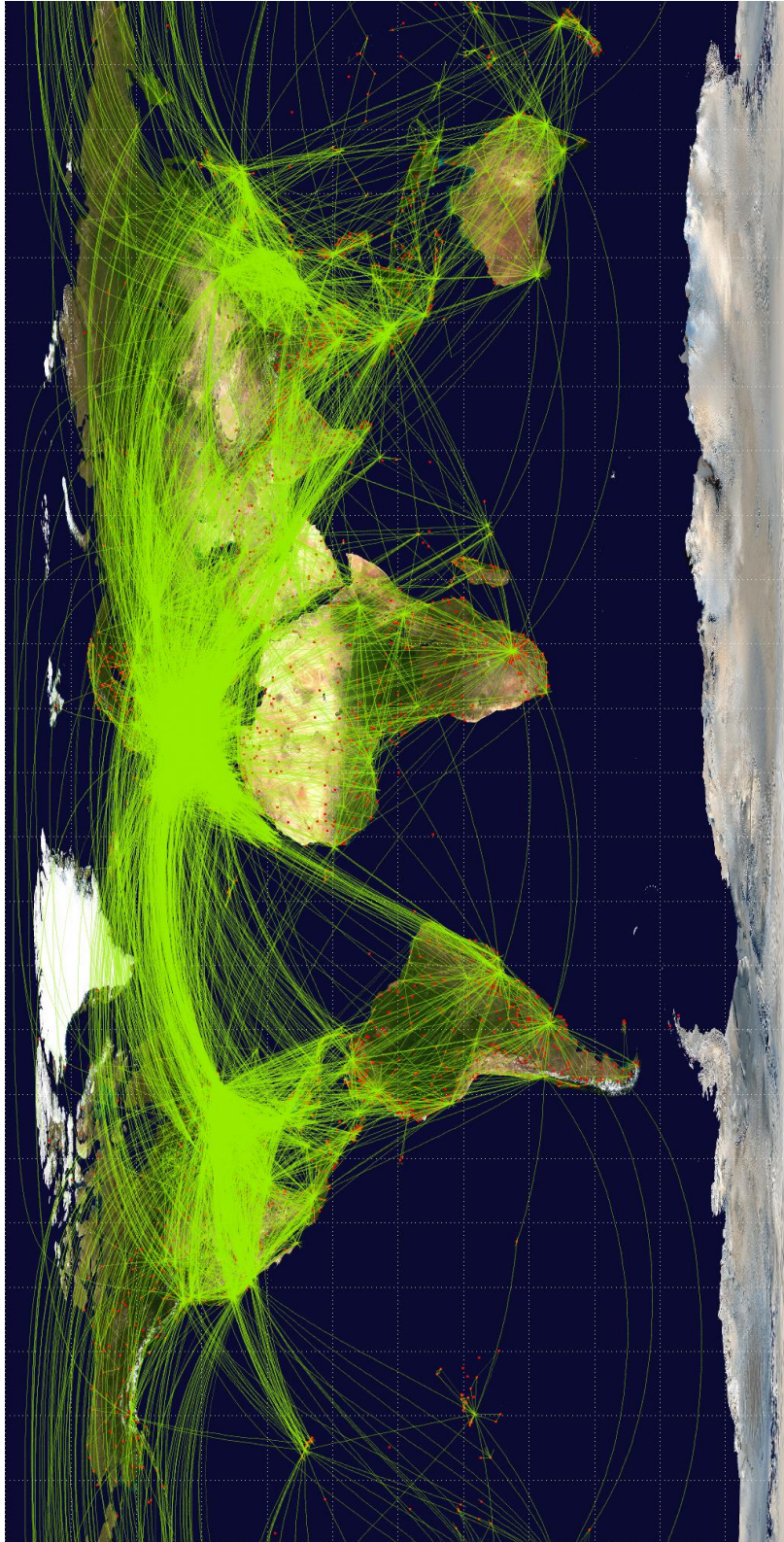
No que diz respeito ao estado da Bahia, como pode ser visto nas análises dos itens anteriores, o alto grau de dependência de sua economia em relação à do Brasil em seu conjunto conduz a que se considere a evolução do PIB baiano muito próxima à evolução do PIB nacional. Os mesmos fatores positivos que o Brasil apresenta para que se construa um cenário positivo valem também para a economia baiana. Do mesmo modo, fatos conjunturais recentes, se forem efetivados, podem dificultar um crescimento mais significativo do PIB baiano ou facilitá-los.

Dentre os estudos que foram analisados acima, três deles definem valores de taxas anuais de crescimento do PIB na próxima década e além dela: o Banco Itaú / BBA (2,33%), a EPE (4,52%) e o CEDEPLAR (4,42%). Isso permite que se definam – sempre com as precauções que tais projeções devem ter em momentos de crise ou de transição econômica como o Brasil (e o Mundo) estão passando: um cenário que podia ser considerado mais conservador, o do Banco Itaú / BBA, um cenário mais “Otimista”, o da EPE e um cenário intermediário entre ambos, de 3,42% de taxa de crescimento anual do PIB brasileiro para a próxima década.

Novamente, considerando o momento conjuntural pelo qual passam as Economias Brasileira e Mundial, a presente análise considera que uma projeção mais realista da evolução do PIB brasileiro entre 2014 e 2023 poderia considerar uma taxa de 2,33% entre os anos de 2014 e 2018 e uma taxa de 3,42% anual para o período seguinte de 2018 a 2023, correspondendo a uma taxa média, para o período 2014 – 2023, de 2,87% anual de crescimento do PIB brasileiro.

De acordo com a SEI Bahia, o PIB do estado no período 2003 – 2012 cresceu, em média, a uma taxa anual de 3,92%, superior em 9,43% da taxa de crescimento do PIB nacional no mesmo período. Considerando, portanto, que há uma correlação muito próxima entre as economias baiana e brasileira, neste Relatório definir-se-á que a taxa de evolução do PIB do Estado da Bahia para o período 2014 – 2023 corresponderá a uma taxa média anual de 3,14%, correspondendo ao mesmo diferencial observado as taxas brasileira e baiana no período 2003 – 2012 de 9,34% a favor da taxa baiana.

Figura 1-1 - Fluxos de viagens aéreas pelo mundo - 2009



Fonte: IATA - International Air Transport Association

PAEBahia - PLANO AEROVIÁRIO DO ESTADO DA BAHIA 2014

Ademais, no exame da figura acima, observa-se que o conjunto do Hemisfério Sul apresenta um evidente déficit de ligações aeroviárias, seja entre os países do próprio hemisfério, seja destes em relação às nações e blocos de nações do Hemisfério Norte.

Esta observação parece ser importante para verificar que, de certo modo, a depender das políticas governamentais e de decisões empresariais ligadas a este modal de mobilidade das pessoas e de movimentação de mercadorias, o transporte aeroviário no Brasil e na Bahia deverá seguir crescendo em taxas muito superiores àquelas de crescimento do PIB nacional e estadual.

A isto há que se agregar o fato de que nessa próxima década o Brasil deverá ser palco de alguns grandes eventos internacionais – Copa do Mundo em 2014 e Olimpíadas no Rio de Janeiro em 2016, o que levará, certamente, à atração de massas de turistas internacionais para o país e de deslocamentos de brasileiros dentro do próprio Brasil.

1.2 AS MACRORREGIÕES E OS EIXOS DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO ESTADO DA BAHIA

1.2.1 O PAEBA 2002 - A REGIONALIZAÇÃO DO ESTADO DA BAHIA E OS EIXOS DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO ESTADO DA BAHIA

No momento da elaboração do PAEBA 2002 a Bahia, para fins de planejamento territorial, tinha seu território subdividido em três grandes Macrorregiões Econômicas: a Litorânea, a Central e a Oeste. A Macrorregião Litorânea representava a região de maior importância econômica do Estado na medida em que correspondia à região onde localizava-se a região metropolitana de Salvador, o Recôncavo e toda a área litorânea do estado, da sua fronteira com Sergipe até o extremo sul, fronteira com Espírito Santo e Minas Gerais.

Essa Macrorregião concentrava a melhor infraestrutura do estado, tanto pela articulação com as regiões mais desenvolvidas do país, os estados da região Sudeste, através dos eixos rodoviários formados pelas rodovias BR 101 e, especialmente, a 116, assim como pela Ferrovia Centro Atlântica, articulando o estado com Minas Gerais, quanto pela localização dos três maiores portos do estado: Salvador, Aratu e Ilhéus e dos maiores aeroportos: Salvador e Porto Seguro.

Economicamente, essa Macrorregião, concentrava as principais atividades econômicas do Estado, baseadas na produção de refino de petróleo, do parque

PAEBahia - PLANO AEROVIÁRIO DO ESTADO DA BAHIA 2014

petroquímico e da indústria automobilística em implantação naquele período, assim como concentrava as atividades comerciais e os serviços na Região Metropolitana de Salvador.

Na região do Litoral Sul, sobretudo na região do Extremo Sul, iniciava-se o crescimento da silvicultura e a formação de um parque de produção de papel e celulose. O cacau, na região de Ilhéus e Itabuna ainda representava uma importância econômica relativa.

Essa Macrorregião, ainda, concentrava as atividades turísticas do estado, em Salvador, principalmente, mas também em Porto Seguro e, em menor intensidade, no Baixo Sul e no Recôncavo baiano.

A principal característica da Região Oeste era a de representar a nova fronteira agrícola do Cerrado brasileiro no estado da Bahia. Esta expansão da produção do Cerrado para municípios como Barreiras e, na época, seu distrito de Mimoso (hoje município de Luís Eduardo Magalhães) levou a um expressivo dinamismo agrícola nessa Macrorregião, produzindo soja, milho e outros grãos.

A BR 242 constitui-se na principal via regional, conectando a Região aos portos de Salvador e Aratu, e a partir da conexão da BR 242 com outras rodovias estaduais ou federais, atinge-se o porto de Ilhéus. A importância de Barreiras influenciou o movimento do modal aeroviário na região, consolidando seu aeroporto.

A Macrorregião Central corresponde à região do Semi-Árido baiano e constituía a Macrorregião Econômica com os piores índices de desenvolvimento econômico e social de todo o Estado. Os permanentes períodos de seca na região impedem o seu desenvolvimento apesar de diversas políticas governamentais voltadas para garantir investimentos na produção agro pastoril regional.

O Rio São Francisco é o principal eixo de articulação da Região, assim como as BRs 116 e 242. A Hidrovia, contudo, nunca teve uma operação regular, pouco ou nada contribuindo para o avanço econômico dessa Macrorregião. Em suas áreas menos centrais, destacavam-se Juazeiro – que iniciava sua produção frutícola no período – Vitória da Conquista como centro comercial e Jequié como importante área de produção pecuária, Irecê, com sua produção de feijão e a região da Chapada

Diamantina, apoiada na centralidade do município de Lençóis, com início do desenvolvimento de Turismo ecológico nessa Macrorregião.

O Plano Plurianual, elaborado pelo Governo da Bahia, para o período 2000-2003, dividiu o Estado em regiões, de acordo com os grandes eixos de circulação da produção, a saber:

- Eixo do São Francisco, caracterizado, em termos econômicos, por sua produção da fruticultura irrigada, no polo regional de Juazeiro e em Bom Jesus da Lapa, a produção de feijão em Irecê que exerce, também, função de centro comercial em função de localizar-se no entroncamento das rodovias BA 052 e BR 432. Nesse eixo, ainda, tem importância econômica a caprinocultura.

As BR 242 e 349 constituem-se nos principais corredores de escoamento da produção neste eixo. O desenvolvimento do Sistema Intermodal de Transportes do São Francisco, interligando a hidrovía à FCA e a malha rodoviária aos portos de Salvador e Aratu representava a mais importante estratégia de desenvolvimento para este eixo.

- Eixo Chapada, que tem como principais corredores de escoamento de sua produção as BR 242 e BA 052, na época de elaboração do PAEBA 2002 baseava sua economia na produção de café e na horticultura irrigada e, em menor escala o turismo, a cunicultura, apicultura, floricultura e fruticultura irrigada, agropecuária familiar e extração de pedras preciosas e ouro.
- Eixo Extremo Sul o qual iniciava a produção de papel e celulose a partir da silvicultura, com dois grandes empreendimentos industriais em Mucuri e Eunápolis. Ao lado desse setor, o eixo produzia frutas e mandioca, pecuária, assim como apresentava uma forte atividade turística em particular em Porto Seguro, no qual se localizava um dos aeroportos de maior movimento no Estado, mas também em Alcobaça, Prado, Santa Cruz de Cabrália e outras cidades do eixo. Seu principal corredor de escoamento de produção e de mobilidade das pessoas era a BR 101.
- Eixo Mata Atlântica com atividades produtivas diversificadas, em particular a produção de cacau e a pecuária bovina. Além destas, este eixo desenvolvia

diferentes culturas agrícolas como cravo- da-índia, guaraná, seringueira, pimenta-do-reino, coco, dendê, cítricos, mandioca, cana de açúcar e café. No período, iniciava-se a criação do Pólo de Informática de Ilhéus o qual além do Porto de Malhado, localiza atividades industriais nos setores de vestuário, tecidos, calçados e derivados de cacau. A partir da institucionalização do Parque do Canduru iniciava-se uma atividade ligada ao ecoturismo entre os municípios de Ilhéus e Itacaré. A BR 101 e o Porto de Malhado são os principais corredores de transporte deste eixo.

- Eixo Metropolitano corresponde à maior concentração industrial do Estado. O PAEBA 2002 previa que esse eixo não apenas manteria, mas tenderia a ampliar sua hegemonia concentradora, uma vez que os novos macro-investimentos programados para o Estado direcionavam, em grande parte, para esse eixo. Em municípios da Região Metropolitana de Salvador localizavam-se empreendimentos como o Polo Industrial Petroquímico e encontrava-se em processo de implantação, a Ford Motors do Brasil, a Refinaria de Mataripe, o Centro Industrial de Aratu – CIA, além de diversas indústrias sediadas em Salvador.

O turismo e a indústria cultural também são atividades de grande destaque na composição do perfil econômico do eixo, devido às atratividades naturais da região e ao patrimônio histórico e cultural da cidade de Salvador.

A BR-324, que se articula com a BR 116 e os portos da Baía de Todos os Santos são elementos importantes dos corredores estaduais de mobilidade das pessoas e escoamento da produção, tanto para o Brasil quanto para o exterior.

- Eixo Grande Recôncavo – representava, depois do Eixo Metropolitano, o segundo eixo em importância econômica do Estado. Naquele período, a produção mais expressiva da produção agropecuária baiana concentrava-se na região de Feira de Santana, destacando-se a citricultura e a produção de tabaco. Iniciava-se, também, a implantação de indústrias de calçados – sobretudo usando matéria prima produzida no Polo Petroquímico, e de bebidas. O principal corredor de mobilidade de pessoas e escoamento de mercadorias é o entroncamento rodoviário do Nordeste, na região de Feira de Santana, formado pela BA- 052, pelas BR-242, BR-116 e BR-324, além dos

portos de Aratu e Salvador.

- Eixo do Planalto é representado pelas Regiões do Sudoeste Baiano e Serra Geral, concentrando-se nesse eixo o maior volume de produção de café, uma importante produção pecuária, além de produção de cacau e algodão. Iniciava-se, também, a implantação de indústria calçadista em Jequié e Itapetinga. Seu principal corredor de mobilidade das pessoas e movimentação de mercadorias era a BR 116.
- Eixo Nordeste – um dos mais pobres do Estado, com sua economia calcada quase que essencialmente na produção familiar e de subsistência. Naquele período iniciava-se uma produção para o mercado de grãos (feijão, milho, arroz e amendoim) além de algodão. Os principais corredores de mobilidade das pessoas e de escoamento da produção são as BR-101 e BR-242.

1.2.2 CARACTERIZAÇÃO SOCIOECONÔMICA DAS MACRORREGIÕES E DOS MUNICÍPIOS DO PAEBAHIA 2014

A partir da descrição econômica do Estado da Bahia e da análise dos eixos de desenvolvimento, elabora-se a seguir a caracterização das macrorregiões sob os aspectos socioeconômicos como – índice de desenvolvimento humano municipal, PIB per capita, população ocupada, população não alfabetizada, população abaixo da linha de pobreza, entre outros. Essa caracterização busca aprofundar a visão do território baiano e conceituar os municípios foco desse estudo devido à presença de aeródromos no contexto regional.

Em 2007 o governo do estado da Bahia estabeleceu uma divisão de territórios de acordo com os diferentes biomas: Semiárido, Cerrado, e Mata Atlântica, está dividida em três porções. Essa divisão produziu 5 Macrorregiões: MR Semiárido, MR Cerrado, MR Litoral Norte, MR Recôncavo - Região Metropolitana de Salvador e MR Litoral Sul, e 27 territórios de identidade, definidos por critérios ambientais, culturais, políticos e populacionais que constituem grupos de municípios de identidade distinta⁵.

⁵ Secretaria do Planejamento da Bahia

Como pode ser observado a partir da figura a seguir, os municípios de maior população no Estado da Bahia ou fazem parte da Região Metropolitana de Salvador e Feira de Santana ou são polos de atração devido a alguma atividade econômica específica, como a agropecuária de Barreiras e Luís Eduardo Magalhães, a indústria de Jaguarari. A vasta maioria dos municípios baianos tem menos de 50 mil habitantes, e dentre os municípios do PAEBahia, 6 ultrapassam 100 mil habitantes – Barreiras, Feira de Santana, Jequié, Porto Seguro, Teixeira de Freitas e Vitória da Conquista.

In: <http://www.seplan.ba.gov.br/territorios-de-identidade/cappa>

PAEBahia - PLANO AEROVIÁRIO DO ESTADO DA BAHIA 2014

Figura 1-2 – Aeródromos da Bahia. Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) 2010

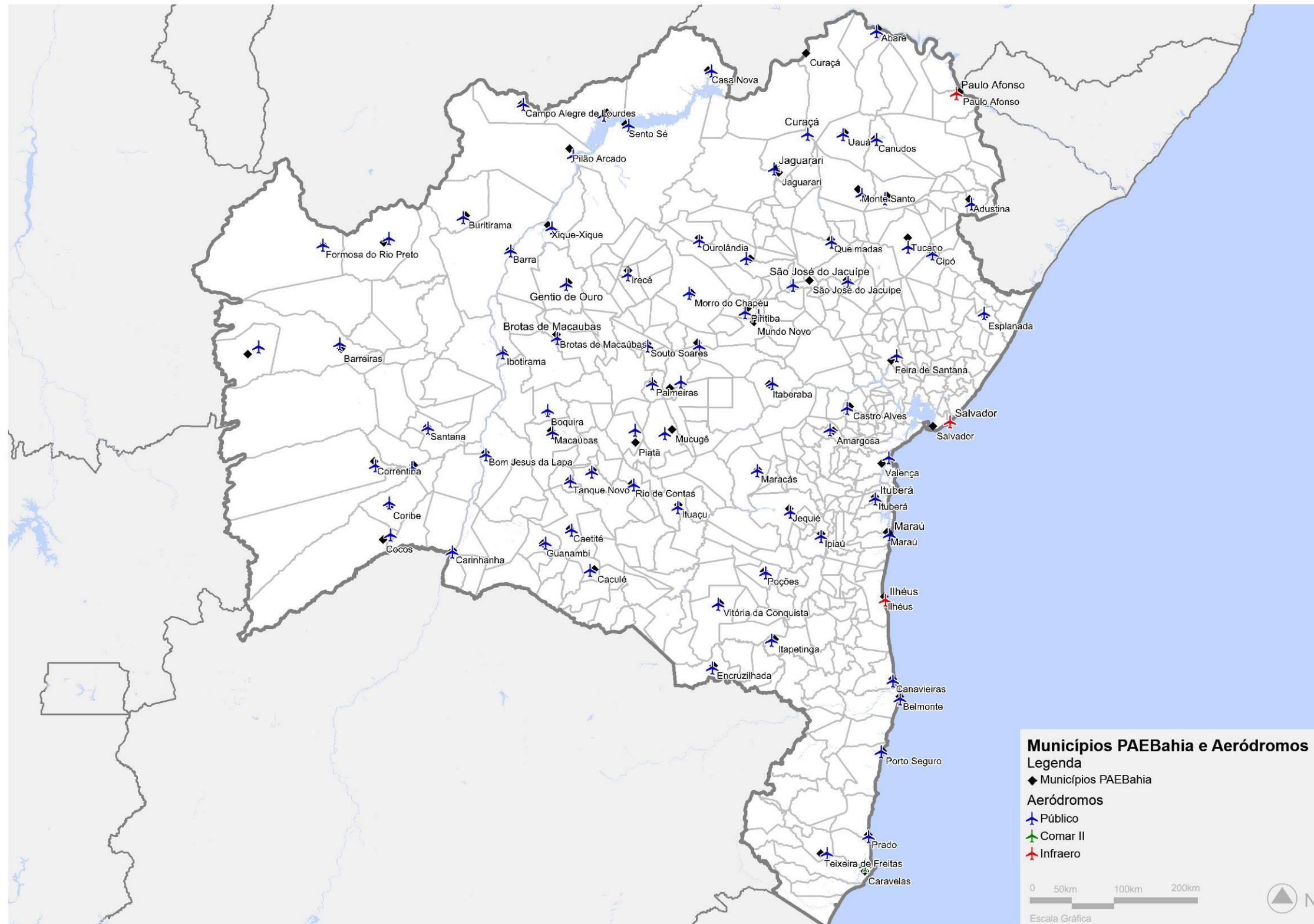
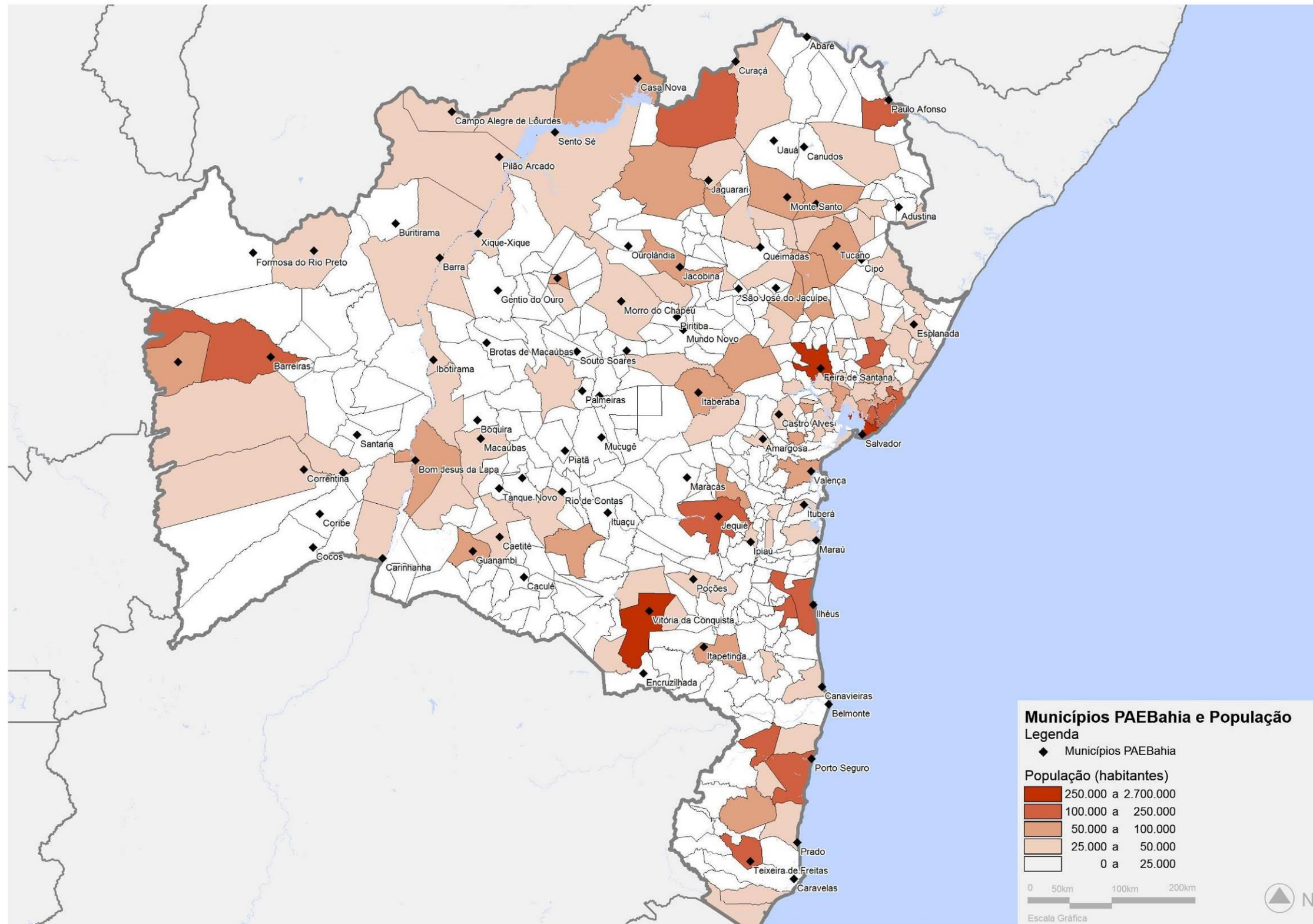


Figura 1-3 – População por município. Fonte IBGE. Censo 2010



O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) foi adaptado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e pela Fundação João Pinheiro, para aferir valores aos municípios através das dimensões de longevidade, educação e renda, onde são considerados mais de 180 indicadores socioeconômicos. Como resultado, o IDH Municipal permite contextualizar os territórios dentro de uma mesma região e dá suporte à análise de situação da população, *da liberdade das pessoas no que tange suas capacidades e as oportunidades a seu dispor, para que elas possam escolher a vida que desejam ter*⁶.

Os valores para os municípios da Bahia aferidos pelo Atlas de desenvolvimento Humano de 2013, que traz o IDHM e os indicadores considerados para a sua elaboração, são apresentados na figura a seguir. A sua análise, embora demonstre a maior fragilidade das regiões da macrorregião do Semiárido, indica também certa homogeneidade territorial, com grande parte dos municípios enquadrados entre a 0,575 e 0,625. Cabe comentar que, dentre os municípios do PAEBahia, nenhum tem IDH superior ao do Brasil, 0,727, e somente 11 superam o IDH do Estado da Bahia, 0,660 – Barreiras, Feira de Santana, Guanambi, Ipiaú, Irecê, Itapetinga, Jequié, Luís Eduardo Magalhães, Porto Seguro, Teixeira de Freitas e Vitória da Conquista.

Apresentando outro aspecto para a leitura territorial do estado, a distribuição espacial do PIB municipal permite, conforme a figura seguinte, compreender a força de cada região para o conjunto econômico. Destacam-se, os municípios do Oeste, ligados mais fortemente à agropecuária, os municípios do Sertão do São Francisco que tem como principal fonte econômica às atividades agropecuárias e industriais e o fornecimento de energia, e toda a faixa litorânea, de forte dinâmica econômica voltada para comércio e serviços, principalmente na RMS, e de grande importância agropecuária, especialmente ao Sul. Fica evidente a fragilidade da RM do Semiárido, o que repercute na concentração de população, como visto anteriormente.

A tabela abaixo apresenta os 5 municípios do PAEBahia que tem participação no PIB

⁶ Atlas de Desenvolvimento Humano. PNUD. In: http://atlasbrasil.org.br/2013/pt/o_atlas/desenvolvimento_humano/

estadual superior a 1%.

Tabela 1-5 - Participação Municipal no PIB Estadual – Municípios PAEBahia

Município	Participação no PIB Estadual
Barreiras	1,21%
Feira de Santana	4,82%
Jequié	1,09%
Luís Eduardo Magalhães	1,36%
Vitória da Conquista	2,25%

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior

Figura 1-4 – Índice de Desenvolvimento Humano Municipal 2013. Fonte: PNUD

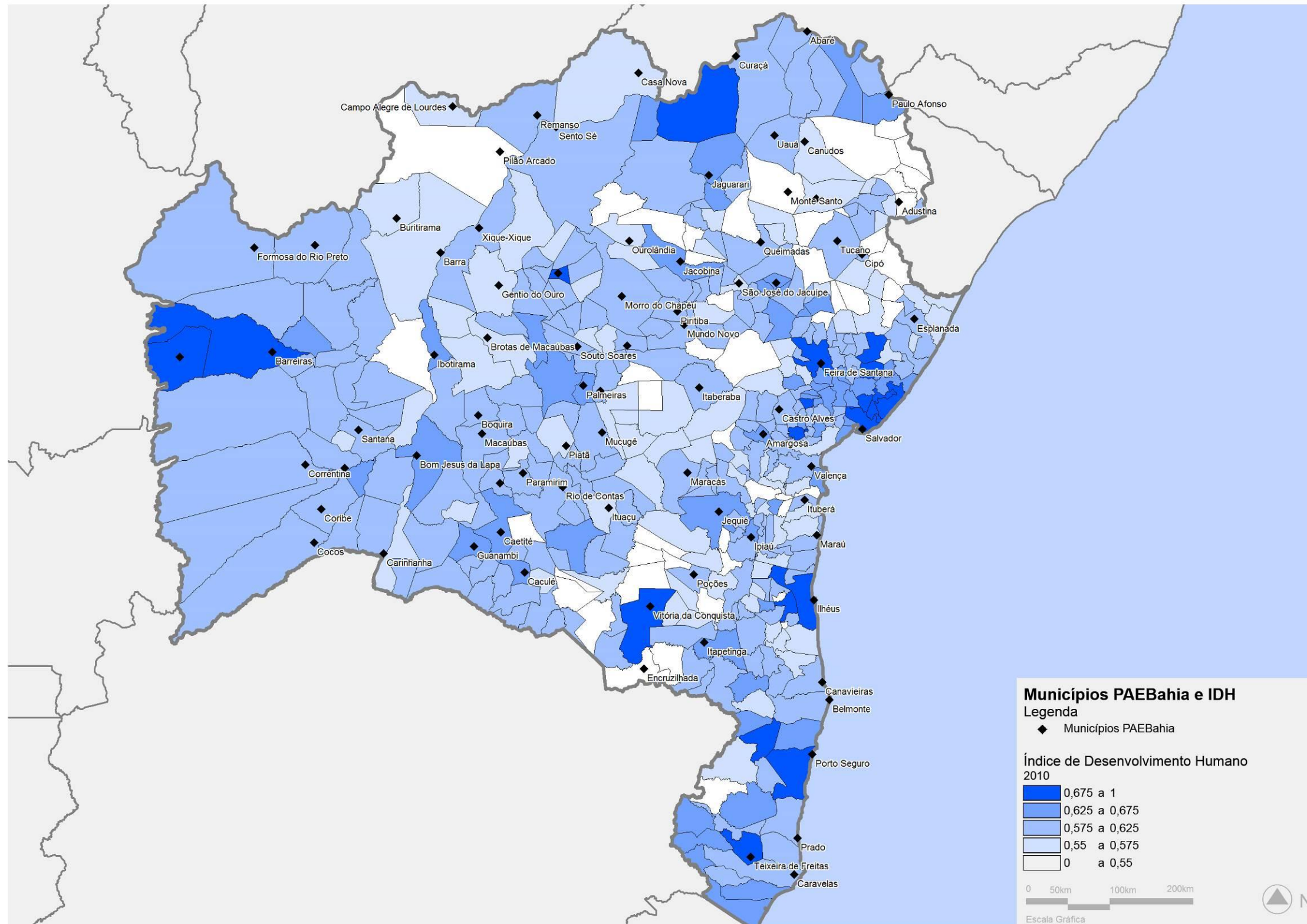
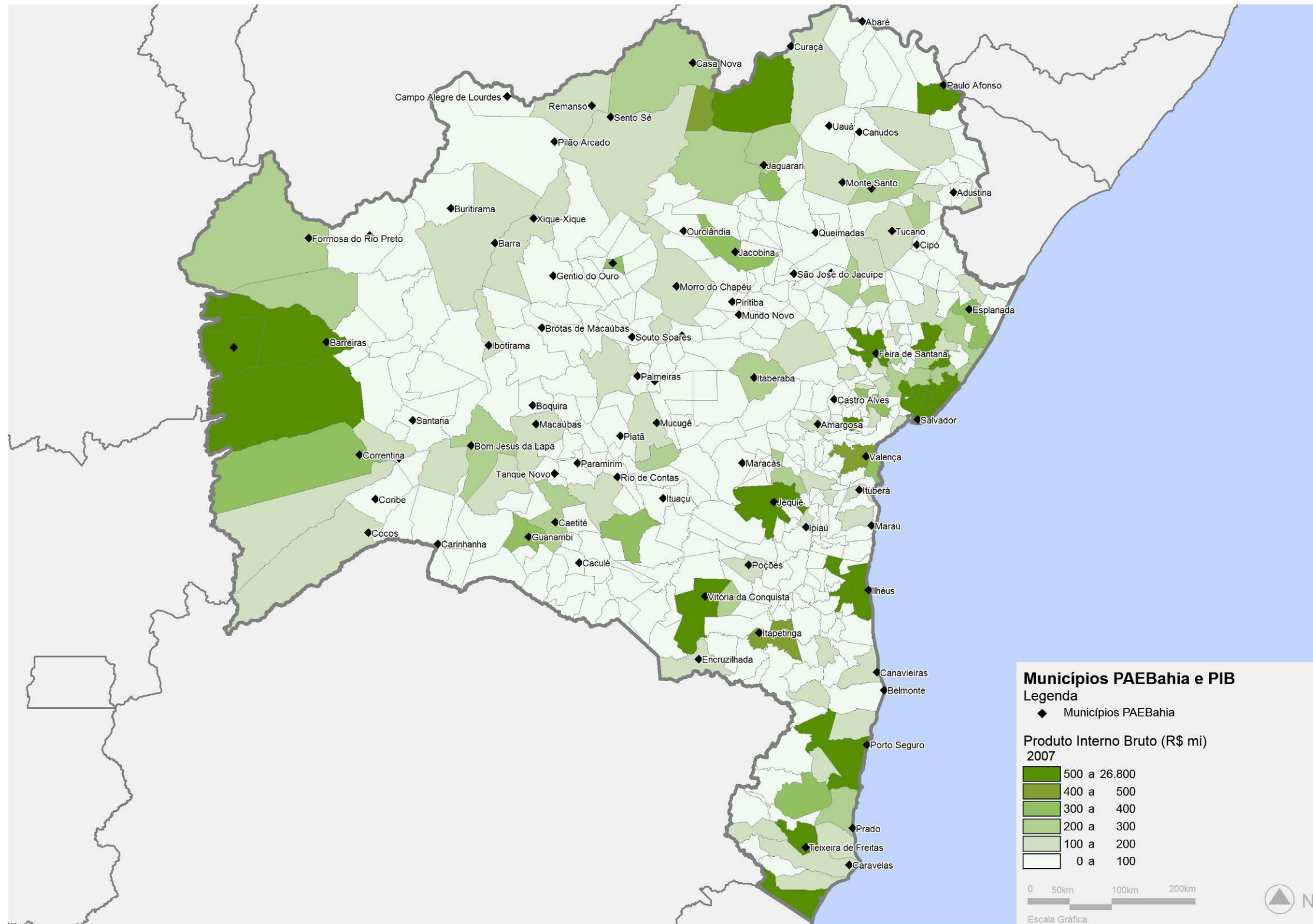


Figura 1-5 – PIB Municipal. Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior



Aprofundando a caracterização econômica em relação à população, as figuras a seguir oferecem uma comparação entre o valor adicionado pela agropecuária, indústria, comércio e serviços em cada município, e a população ocupada nos setores da economia. Essa análise é importante para contextualizar a produção de empregos dos agentes econômicos além da capacidade de geração de receita.

Observa-se que a grande polarização dos municípios em relação à população ocupada por setor é entre agropecuária e comércio e serviços, sendo o primeiro superior em população e inferior em participação de valor.

Considerando-se somente os municípios do PAEBahia essa tendência se inverte e vê-se 34 municípios com a maior parte da população ocupada na agropecuária enquanto em 49 no comércio e serviço.

Se realizada uma análise desagregada dos municípios do PAEBahia, verifica-se, ainda, que 5 municípios – Cipó, Feira de Santana, Itapetinga, Jequié e Valente – tem mais de 20% da população ocupada vinculada à indústria (indústrias de utilidade pública, indústria de transformação e construção civil); 2 municípios tem mais de 50% população voltada para os setores de serviços - Lençóis e Porto Seguro; e 21 municípios com mais de 50% da população ocupada na agricultura, destacando Souto Soares com 68%, Curuçá com 65%, Piatã com 63% e Adustina com 61%.

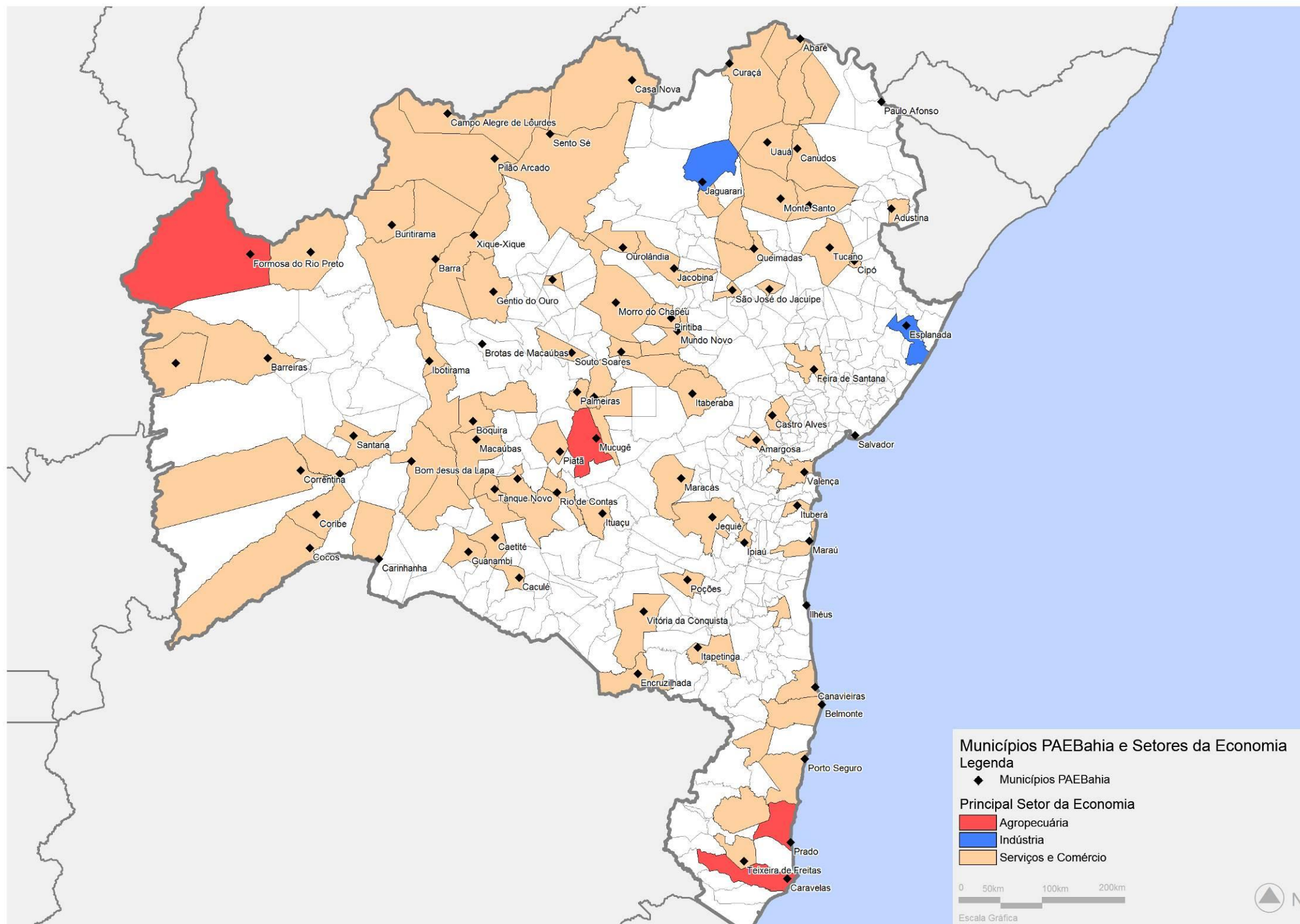
Cabe comentar que dentre os municípios do PAEBahia somente 3 tem participação significativa na exportação estadual, Correntina com 1,97%, Barreiras com 2,31%, e Luís Eduardo Magalhães com 8,58%. No tocante à importação, somente Feira de Santana tem maior relevância no cenário estadual, ainda assim com 1,21% de participação.

Além dos indicadores apresentados, devem ser observadas a taxa de ocupação (razão entre as pessoas ocupadas ou desocupadas em idade economicamente ativa) e, finalmente, renda per capita. Esses aspectos foram espacializados nas figuras em seguida e sua comparação permite perceber que, embora ocupação não produza incremento proporcional de renda, os menores índices de população ocupada são coerentes com as regiões de renda per capita mais elevada.

Novamente, as RM Litoral Norte, Recôncavo e RMS e Litoral Sul, e os municípios de

Luís Eduardo Magalhães e Barreiras apresentam índices elevados de ocupação e concentração de renda per capita mais alta, no entanto alguns municípios do extremo Oeste (RMS Cerrado), como Formosa do Rio Preto e Correntina tem baixa taxa de ocupação e renda média, enquanto o Sudoeste do Semiárido apresenta a situação oposta.

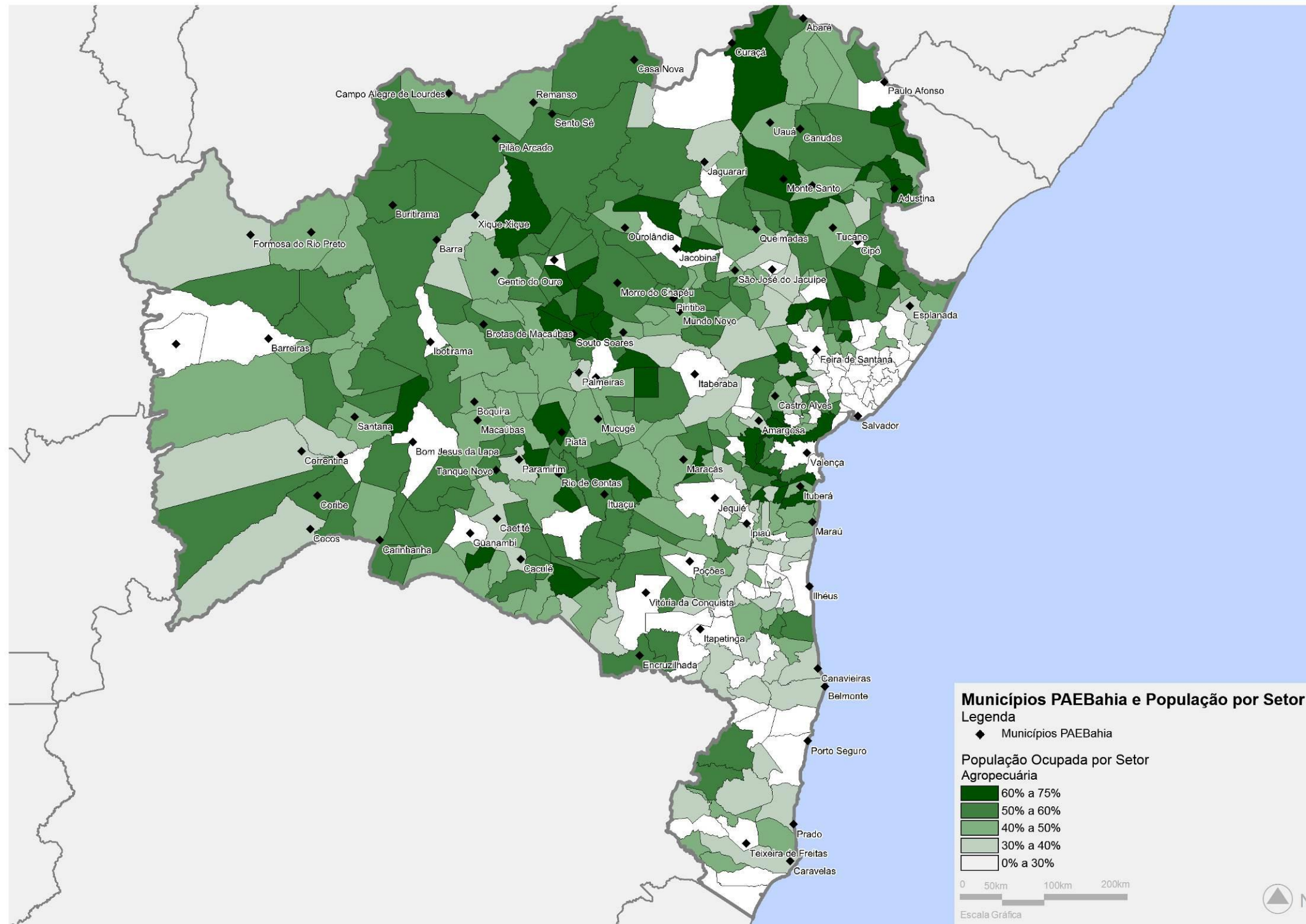
Figura 1-6 – Municípios por setor de maior representação



Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior

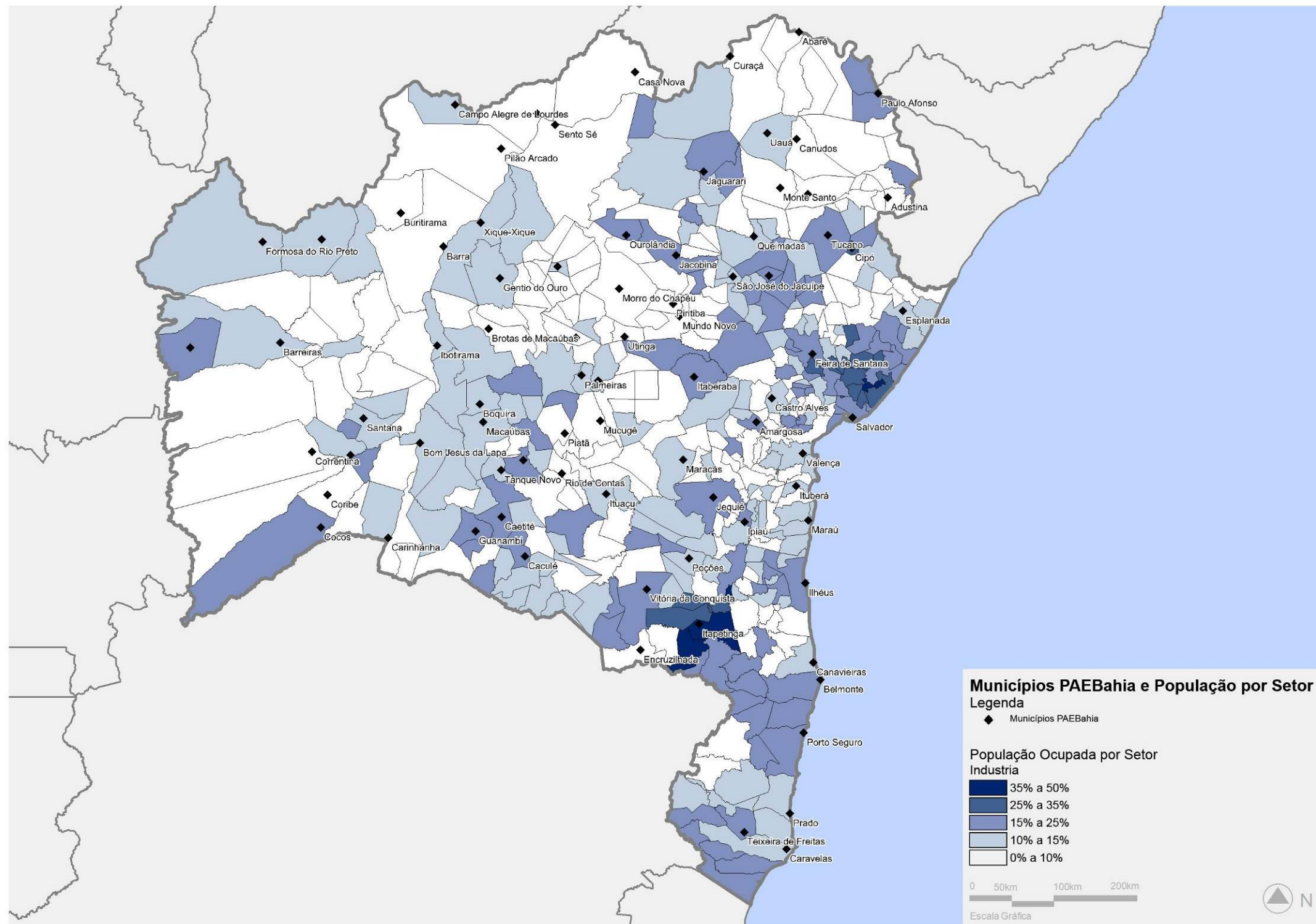
PAEBahia - PLANO AEROVIÁRIO DO ESTADO DA BAHIA 2014

Figura 1-7 – Municípios por população ocupada por setor – Agropecuária.



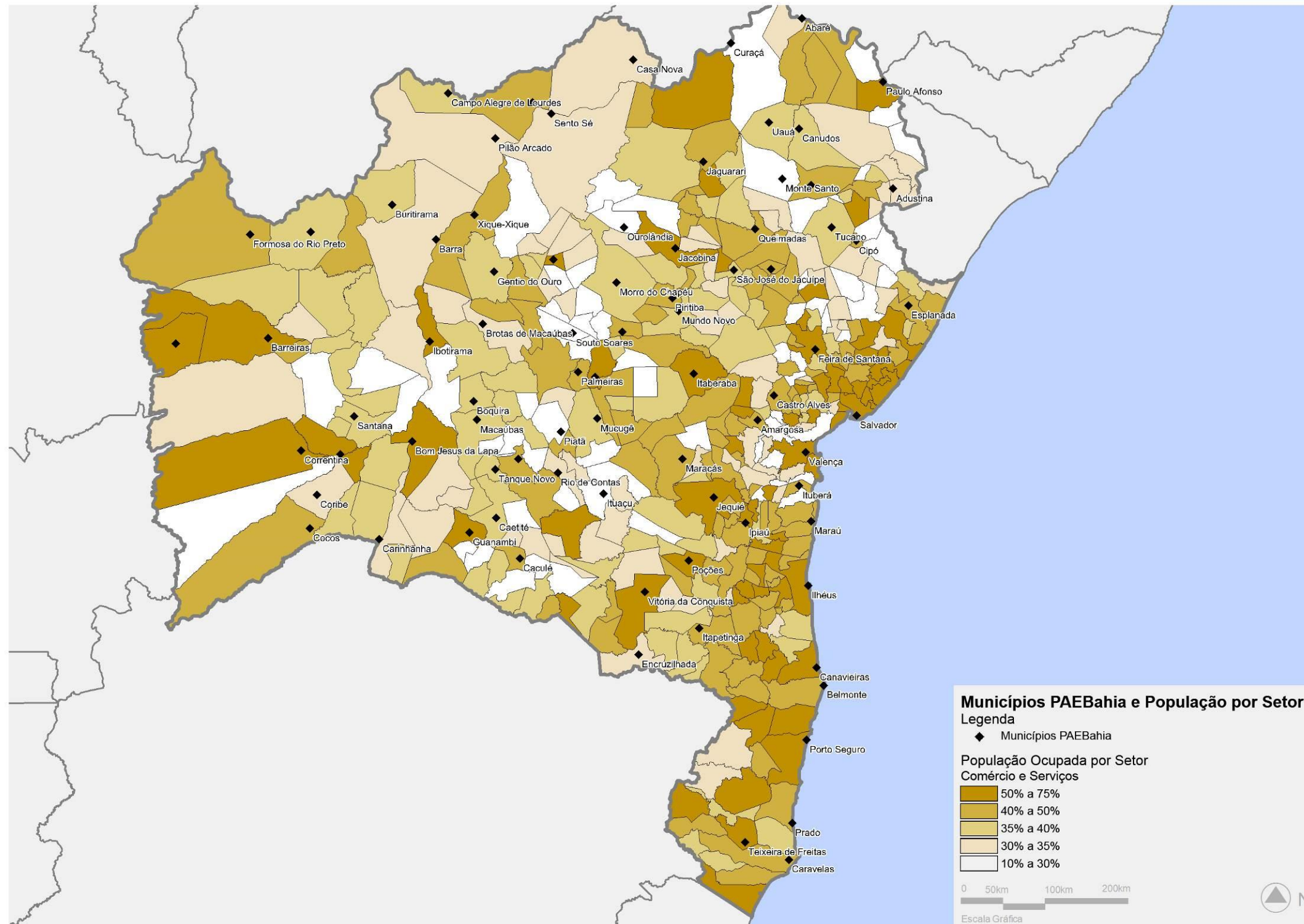
Fonte: PNUD

Figura 1-8 – Municípios por população ocupada por setor –Indústria.



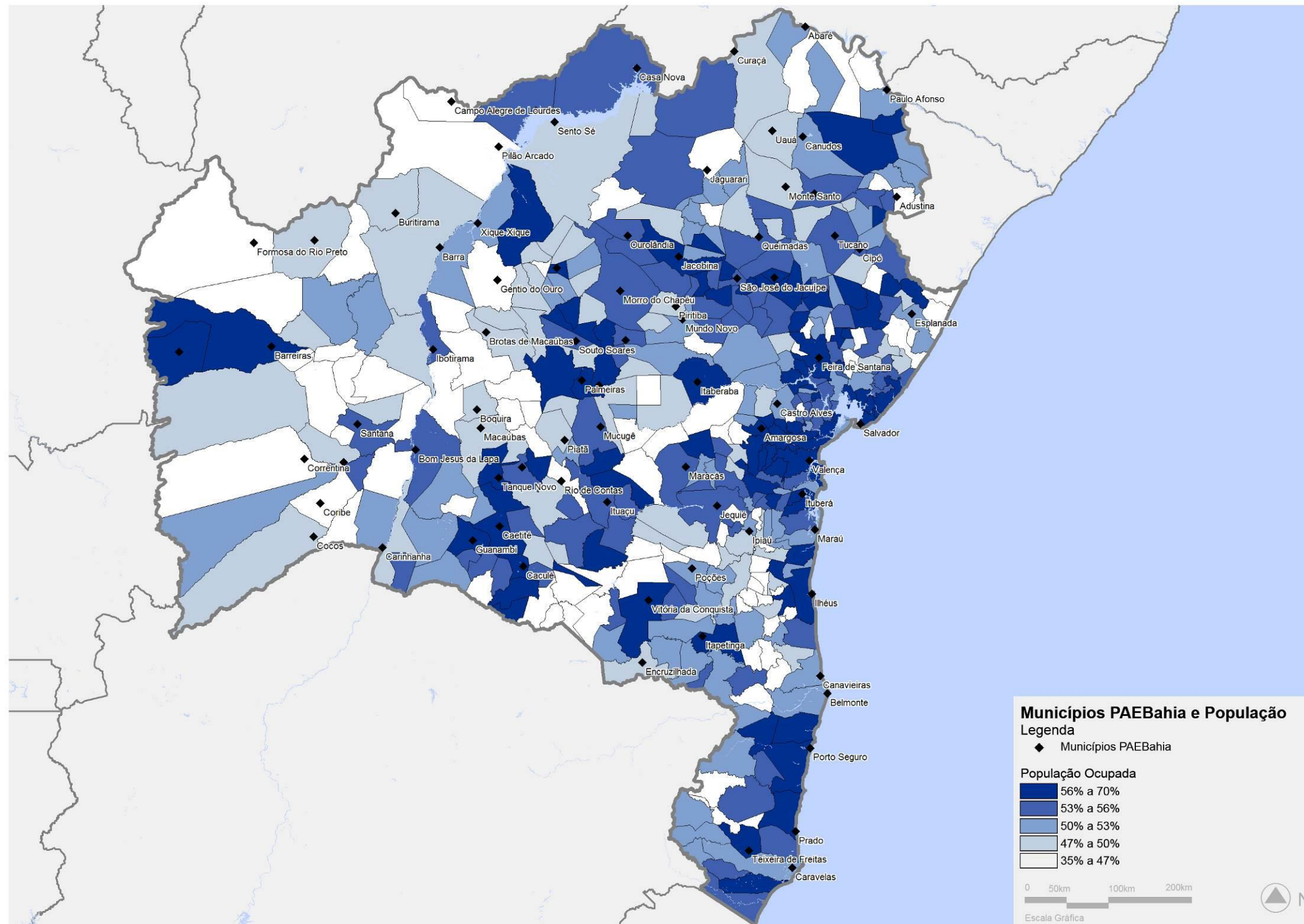
Fonte: PNUD

Figura 1-9 – Municípios por população ocupada por setor – Comércio e Serviços.



Fonte: PNUD

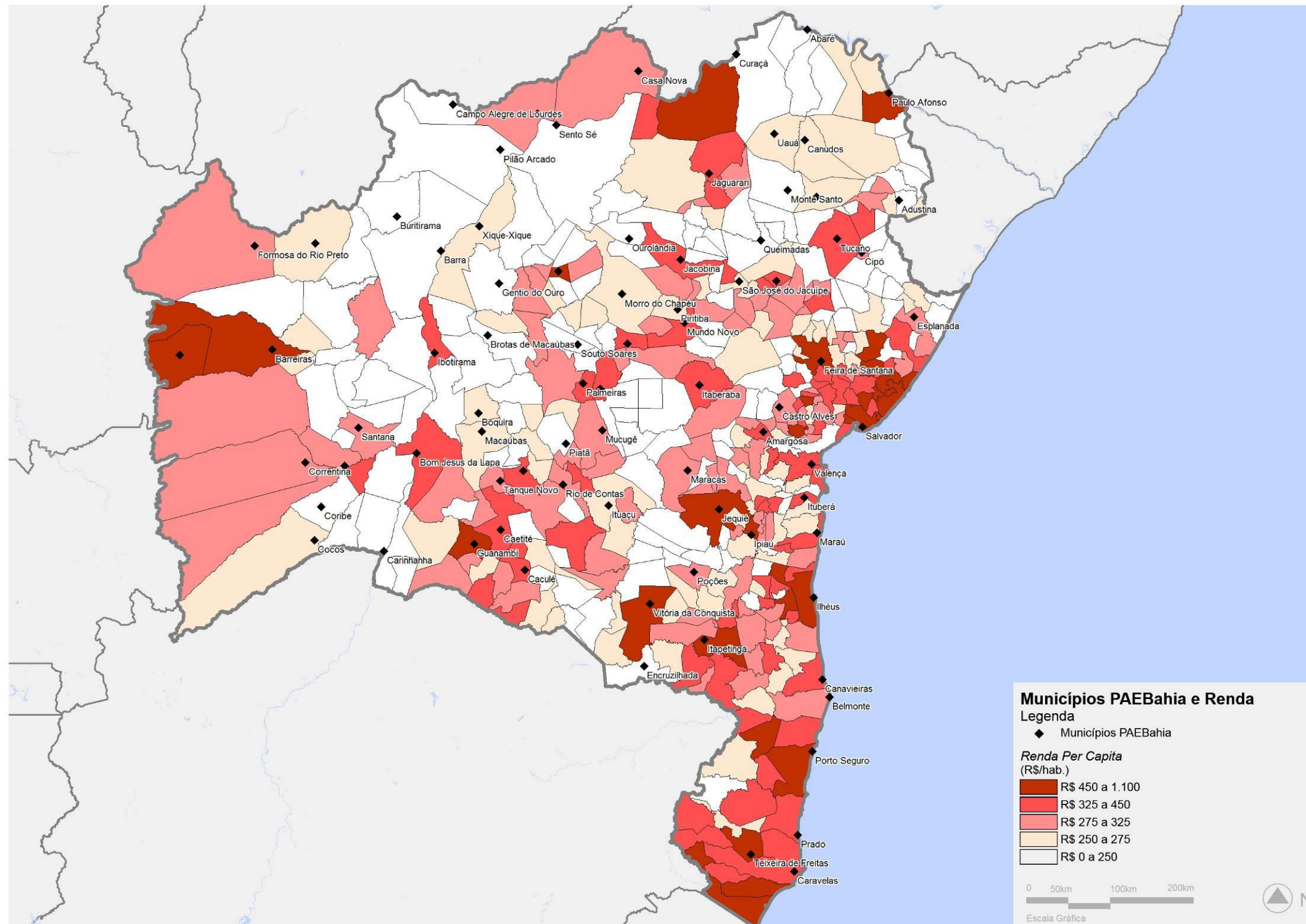
Figura 1-10 – Taxa de atividade por município.



Fonte: IBGE, Censo 2010

PAEBahia - PLANO AEROVIÁRIO DO ESTADO DA BAHIA 2014

Figura 1-11 - Municípios por Faixa de Renda per Capita



Fonte: IBGE, Censo 2010

Finalmente, um importante indicador de identidade municipal e regional é taxa de urbanização, relação entre a população urbana sobre população total. Nacionalmente, vê-se o aumento da urbanização da população até a taxa atual de 84,4% das pessoas vivendo nas cidades.

Na Bahia a taxa é de 72,1%, ou seja, mais de 10 milhões de pessoas. Esses números são mais acentuados nas regiões metropolitanas de Salvador e Feira de Santana, porém Barreiras, Eunápolis, Ipiaú, Irecê, Itabuna, Itapetinga, Jequié, Luís Eduardo Magalhães e Teixeira de Freitas tenham mais de 90% da população em área urbana. A tabela e a figura abaixo apresenta a taxa de urbanização dos municípios PAEBahia, a partir das Macrorregiões.

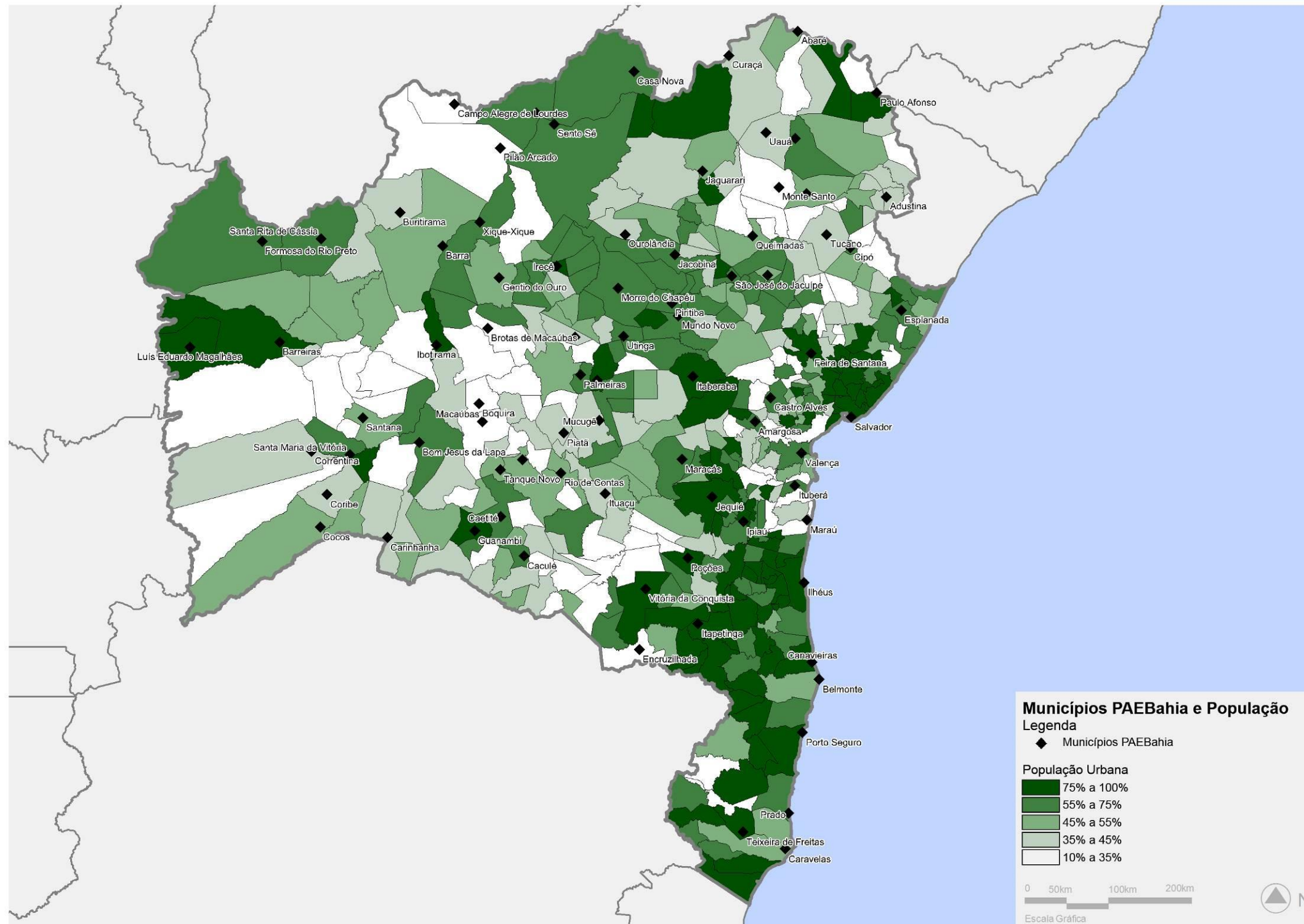
Tabela 1-6 - Taxa de urbanização, por macrorregião, por município

Localidade		Taxa de Urbanização
MR Cerrado	Buritirama	40,3%
	Correntina	40,3%
	Coribe	42,9%
	Cocos	47,2%
	Santana	54,5%
	Santa Rita de Cássia	56,8%
	Santa Maria da Vitória	59,1%
	Formosa do Rio Preto	60,6%
	Barreiras	90,0%
	Luís Eduardo Magalhães	91,3%
MR Litoral Norte	Esplanada	63,5%
MR Litoral Sul	Maraú	18,6%
	Belmonte	52,4%
	Caravelas	52,8%
	Prado	56,0%
	Ituberá	72,4%
	Valença	72,6%
	Canavieiras	80,1%
	Porto Seguro	82,0%
	Teixeira de Freitas	93,4%
MR Recôncavo e RMS	Castro Alves	61,7%

Município	Taxa de Urbanização	Município	Taxa de Urbanização
RM Semiárido			
Monte Santo	16,9%	Mundo Novo	55,6%
Encruzilhada	21,6%	Casa Nova	57,8%
Campo Alegre de Lourdes	28,9%	Sento Sé	57,9%
Brotas de Macaúbas	29,0%	Caculé	59,9%
Macaúbas	32,8%	Caetité	59,9%
Boquira	33,4%	Remanso	60,2%
Pilão Arcado	33,6%	Palmeiras	62,3%
Adustina	35,5%	Piritiba	67,7%
Ituaçu	36,2%	Bom Jesus da Lapa	67,9%
Souto Soares	38,0%	São José do Jacuípe	68,7%
Ourolândia	38,6%	Utinga	70,5%
Mucugê	39,6%	Jacobina	70,5%
Tucano	41,9%	Xique-Xique	71,5%
Piatã	42,3%	Cipó	71,6%
Curaçá	42,6%	Maracás	71,9%
Uauá	44,3%	Amargosa	72,5%
Carinhanha	44,3%	Ibotirama	76,7%
Tanque Novo	45,4%	Lençóis	77,5%
Barra	45,5%	Poções	77,5%
Paramirim	47,8%	Itaberaba	78,7%
Rio de Contas	48,5%	Guanambi	79,4%
Euclides da Cunha	48,7%	Vitória da Conquista	89,5%
Gentio do Ouro	50,4%	Ipiaú	91,0%
Queimadas	50,8%	Feira de Santana	91,7%
Abaré	52,9%	Jequié	91,8%
Jaguarari	54,7%	Irecê	92,2%
Valente	54,9%	Itapetinga	97,1%
Canudos	55,3%		

Fonte: IBGE, Censo 2010

Figura 1-12 – Municípios por taxa de urbanização



Fonte: IBGE, Censo 2010

1.2.3 AS PRINCIPAIS ATIVIDADES ECONÔMICAS NO ESTADO DA BAHIA INDUTORAS DO MODAL AEROVIÁRIO

1.2.3.1 Turismo

A Bahia vem desenvolvendo, de acordo com o “Plano Estratégico de Turismo 2007 – 2016”, elaborado pela Secretaria de Turismo do Governo do Estado da Bahia, sua vocação turística desde a década de 1930. Considerando este processo, o Plano divide o processo de implantação desse setor no Estado em três diferentes etapas, às quais denomina de “Saltos”, a saber:

Primeiro Salto, entre 1934 e 1969, o qual se caracterizou pela construção de uma identidade turístico – cultural baiana, criando, no imaginário popular, a construção de uma terra da magia, do encanto e do povo hospitaleiro e que, territorialmente, focou sobretudo a cidade de Salvador.

Segundo Salto, entre 1970 e 2006, no qual, a partir de um primeiro documento sistematizado por Rômulo de Almeida, seguiu-se a implantação de uma política de investimentos em infraestrutura de transportes, saneamento básico, comunicações, incentivos para a constituição de um parque hoteleiro e investimentos na promoção turística da Bahia, a nível internacional, ao mesmo tempo que se implementam dez polos turísticos dentro do Estado. É interessante observar que é nesse período que se elaborou o PAEBA 2002.

Terceiro Salto, que se inicia em 2007, qual tem como base três saltos para o desenvolvimento presente e futuro das atividades turísticas na Bahia: o salto de qualidade, o salto da inovação e o salto da integração econômica. Isto representa, de acordo com o Plano em exame, que o turismo na Bahia deve atuar, fortemente, na superação das deficiências da qualidade dos serviços e da mão de obra, na necessidade de novos produtos turísticos e na integração dos parques hoteleiros às economias regionais de seu entorno.

Ao elaborar o Plano Estratégico, a SETUR incorporou as diretrizes dos Planos Nacionais de Turismo, os quais têm como uma das diretrizes estratégicas fundamentais a interiorização dessa atividade econômica, razão pela qual a SETUR incorporou a ampliação de roteiros turísticos no Estado, particularmente nas MRE Semiárido e Cerrado.

Ainda seguindo o Plano Estratégico do Turismo na Bahia, este aponta que, em 2008, o estado teria recebido um fluxo global de mais de nove milhões de turistas, o que representaria cerca de 7% do fluxo total de turistas e mais de 10% do fluxo turístico internacional para o Brasil. Desse fluxo total, pouco mais de 94% representavam turistas domésticos e os quase 6% restantes de turistas internacionais.

De acordo com pesquisa realizada pela FIPE sobre os destinos turísticos brasileiros, o destino Bahia apresenta uma multiplicidade de motivos, dentre os quais os principais são as praias, a beleza natural em geral, a cultura e a história baiana, as festas, o Carnaval em primeiro lugar mas outras, como o São João, a simpatia do povo, a natureza, a gastronomia.

Um elemento importante de atratividade para o Estado é a sua diversidade étnica, a qual se reflete em diferentes aspectos da cultura baiana: sua música, sua literatura, suas artes plásticas, sua gastronomia, sua religiosidade, particularmente pela influência da cultura afro – brasileira. Em relação ao ambiente natural, a Bahia é o único estado do País no qual é possível observarem-se os cinco biomas presentes no país: a Mata Atlântica, a Caatinga, o Cerrado, o Costeiro e o Marinho.

A partir de 2008, o Ministério do Turismo contratou a FGV para realizar e acompanhar o Estudo de Competitividade Turística, o qual contempla cinco destinos indutores no Estado: Salvador, Porto Seguro, Mata de São João, Lençóis e Marau. Os resultados desse indicador mostrou que, em 2009, Salvador atingiu um índice total de 73,8 pontos, colocando-a acima das médias das capitais brasileiras (59,3 pontos) e da macrorregião Nordeste (48,9 pontos). À exceção de Porto Seguro, cujos valores superam a média brasileira – de 52,0 pontos – a da Macrorregião Nordeste e a das não capitais – 46,7 pontos –, as outras três regiões indutoras encontram-se, ainda, em um processo incipiente de qualificação turística no Estado.

Examinando-se a relação entre os destinos turísticos baianos e o modal aeroviário e a presença aeroportuária, observa-se que os destinos turísticos mais importantes no Estado encontram-se sob a influência direta de algum aeroporto regional a começar pelo de Salvador, que, evidentemente, corresponde ao principal equipamento aeroviário do Estado.

Apesar do modal aeroviário ter uma presença importante para o desenvolvimento dos diversos Destinos Turísticos baianos, o Estado ainda tem no modal rodoviário o principal meio de transporte dos turistas que acorrem para o Estado. Pesquisa realizada pela SETUR e que contribuiu para o desenvolvimento do Plano Estratégico do Turismo do Estado da Bahia – “Pesquisa de Caracterização e Dimensionamento Receptivo na Bahia 2009”, observou que 58,9 % dos turistas que demandam o Estado locomovem-se por ônibus, automóveis e motos, portanto pelo modal rodoviário, 1% pelo modal hidroviário e 20,3 % pelo modal aeroviário.

Tabela 1-7 - Principal Meio de Transporte na Viagem de turismo

Meio de Transporte	%
Ônibus de Linha	35,2
Automóvel Próprio	20,6
Vôo Regular	17,6
Transporte Hidroviário	12,1
Ônibus Fretado	2,8
Voo Charter / Fretado	2,7
Automóvel Alugado	1,2
Motos	0,1
Outros Sem Resposta	13,2
Total	100

Fonte: SETUR " Estratégia Turística da Bahia"2007 – 2016

Fonte: Pesquisa de Caracterização e Dimensionamento Receptivo na Bahia 2009

Essa mesma Pesquisa levantou para quais Destinos os turistas que entraram no estado dirigiram-se, como pode ser observado a partir do exame da tabela a seguir. O Destino Baía de Todos os Santos (onde está localizada a cidade de Salvador) foi apontado por 35,1% dos turistas. É importante verificar que o segundo valor percentual, correspondente a 22,8% não teve nenhum dos destinos turísticos do Estado, qual seja, entraram e ficaram temporariamente no território baiano mas não se dirigiram para nenhum dos destinos.

Os restantes 42,1% do fluxo turístico distribuiu-se pelos demais Destinos, sendo os municípios da Costa do Descobrimento representou 10,8%, o dos Caminhos do Oeste 7% e os demais representaram um fluxo inferior a 6% por Destino, sendo que apenas 0,4% do fluxo de turistas dirigiu-se ao Destino Vale do Jiquiriçá.

Tabela 1-8 - Regiões Turísticas - RT% das RT no fluxo turístico receptor doméstico 2009

Região Turística	%
Baía de Todos-os-Santos	35,1
Nenhuma	22,8
Costa do Descobrimento	10,8
Caminhos do Oeste	7
Costa dos Coqueiros	5,3
Caminhos do Sertão	5,1
Costa das Baleias	5
Costa do Cacau	3,8
Costa do Dendê	1,9
Chapada Diamantina	1,5
Lagos do São Francisco	1,3
Vale do Jiquiriçá	0,4
Total	100

Fonte: SETUR “Estratégia Turística da Bahia”2007 – 2016. Pesquisa de Caracterização e Dimensionamento Receptivo na Bahia 2009

Certamente maior problema que o setor de Turismo na Bahia deverá enfrentar diz respeito ao aumento significativo do número de municípios que passaram a ser considerados de interesse turístico dentro do Estado. Esse aumento deveu-se, especialmente, como se viu, à política desenvolvida pelo Ministério do Turismo, particularmente após 2011, e seguida pelo governo estadual, de ampliar, de forma significativa o interesse turístico por todas as regiões e estados do País.

Desta forma, enquanto até meados da década de 2000 – 2009 a Bahia operava com 66 municípios, a partir de 2011 passou a considerar, como de interesse turístico, 152 na Bahia, como pode ser observado na tabela a seguir. Isto representa um acréscimo de 2,3 vezes o número de municípios que devem preparar-se para receberem turistas dentro do seu território, tornando, evidentemente, mais complexa a gestão desse setor de atividades.

Essa política, contudo, tem por objetivo ampliar o emprego junto à população, particularmente a mais jovem, dentro dessas áreas, assim como incentivar a busca, a partir de micro e pequenos empresários, de geração de renda, articulando-se essa população em atividades direta ou indiretamente vinculadas ao setor.

A tabela abaixo indica os principais roteiros e municípios turísticos, com destaque aos dotados de aeródromos.

Tabela 1-9 - Roteiros Turísticos Bahia e seus Municípios – 2011

Roteiro (Caminho/Circuito/Localidade)		Municípios
Baía de Todos os Santos		Aratuípe
		Cachoeira
		Candeias
		Itaparica
		Jaguaripe
		Madre de Deus
		Maragogipe
		Muniz Ferreira
		Muritiba
		Nazaré
		Salinas da Margarida
		Salvador
		Santo Amaro
		São Félix
		São Francisco do Conde
Saubara		
Vera Cruz		
Caminhos do Jiquiriçá	Circuito do Vale do Jiquiriçá	Amargosa
		Cravolândia
		Elísio Medrado
		Itiruçu
		Jiquiriçá
		Laje
		Milagres
		Mutuipe
		Santa Inês
		São Miguel das Matas
Ubaíra		

Roteiro (Caminho/Circuito/Localidade)		Municípios
Caminhos do Jiquiriçá	Circuito do Recôncavo Sul	Castro Alves
		Conceição do Almeida
		Cruz das Almas
		Dom Macedo Costa
		Itatim
		Santa Terezinha
		Santo Antônio de Jesus
		São Felipe
		Varzedo
Caminhos do Oeste	Circuito do Rio Grande	Barra
		Barreiras
		Formosa do Rio Preto
		Luís Eduardo Magalhães
		Riachão das Neves
		Santa Rita de Cássia
	Circuito do Rio Corrente	São Desiderio
		Bom Jesus da Lapa
		Correntina
		Ibotirama
		Santana
		Santa Maria da Vitória
Caminhos do Sertão		São Felix do Coribe
		Araci
		Banzaê
		Candeal
		Canudos
		Cipó
		Euclides da Cunha
		Feira de Santana
		Itapicuru
		Monte Santo
		Nova Soure
		Ribeira do Pombal
		Serrinha
		Teofilândia
		Tucano
Uauá		

Roteiro (Caminho/Circuito/Localidade)		Municípios
Caminhos do Sudoeste		Iguaí
		Vitória da Conquista
Chapada Diamantina	Circuito do Diamante	Andaraí
		Ibicoara
		Iraquara
		Itaeté
		Lençóis
		Mucugê
		Nova Redenção
		Palmeiras
		Seabra
	Circuito do Ouro	Abaíra
		Érico Cardoso
		Iramaia
		Jussiape
		Livramento de N.Senhora
		Paramirim
		Piatã
		Rio de Contas
		Rio do Pires
	Souto Soares	
	Chapada Velha	Barra do Mendes
		Brotas de Macaúbas
		Central
		Gentio do Ouro
		Ipupiara
	Circuito da Chapada Norte	Andorinha
		Bonito
		Caém
		Campo Formoso
		Jacobina
		Jaguarari
		Miguel Calmon
		Morro do Chapéu
		Ourolândia
		Pindubaçu
		Piritiba
		Saúde
Senhor do Bonfim		
Utinga		
Wagner		

Roteiro (Caminho/Circuito/Localidade)	Municípios
Costa das Baleias	Alcobaça
	Caravelas
	Itamaraju
	Mucuri
	Nova Viçosa
	Prado
	Teixeira de Freitas
Costa do Cacau	Canavieiras
	Ilhéus
	Itabuna
	Itacaré
	Pau Brasil
	Santa Luzia
	Una
Costa do Dendê	Uriçuca
	Cairu
	Camamu
	Igrapiúna
	Ituberá
	Maráú
	Nilo Peçanha
	Pres. Tancredo Neves
	Taperoá
	Valença
Costa do Descobrimento	Belmonte
	Eunápolis
	Itabela
	Porto Seguro
	Santa Cruz de Cabrália
Costa dos Coqueiros	Camaçari
	Conde
	Entre Rios
	Esplanada
	Itanagra
	Jandaíra
	Lauro de Freitas
	Mata de São João

Roteiro (Caminho/Circuito/Localidade)	Municípios
Lagos e Canyons do São Francisco	Abaré
	Glória
	Paulo Afonso
	Rodelas
	Santa Brígida
Vale do São Francisco	Casa Nova
	Curaçá
	Juazeiro
	Remanso
	Sobradinho

Fonte: Ministério do Turismo

1.2.3.2 Mineração

Os primeiros achados minerais na Bahia datam do século XVIII com o ouro de aluvião e o cobre em Caraíba. Na sequência, vieram o manganês em Nazaré, as areias monazíticas e o marauíto, todos no final do século XIX (1851-1890). Entre 1921 e 1940, descobre-se a cromita em Campo Formoso, o amianto crisotila em Poções, o talco em Brumado, o petróleo no Recôncavo e a barita em Camamu. Entre 1941 e 1960 novas descobertas ocorreram no Brasil e, no conjunto destas, veio o manganês em Urandi e o chumbo em Boquira para, em seguida, surgir uma série de outras ocorrências como a rocha fosfática, o nefelinassienito, entre outras.

Tal diversidade coloca a Bahia como quinto maior produtor mineral do País, com receitas de 4,25% (US \$ 1,7 bilhão em 2010) do valor da produção mineral brasileira, US\$ 40 bilhões no mesmo ano, segundo a SICM (2011). Na composição do PIB da Bahia de 2011, a mineração contribui com aproximadamente 1,1% (SEI, 2011). A exploração mineral na Bahia é conduzida por grandes empresas, não raro com participação de capital internacional.

Deve-se destacar que, do montante da Produção Mineral do Estado da Bahia, 60% estão concentrados em quatro municípios: Jaguarari (20%) com cobre e rochas ornamentais; Itagibá (18%) com níquel; Jacobina (14%) com argila, ouro, prata e ametista; e Barrocas (8%) com ouro. Diferentemente de outros segmentos industriais baianos, a indústria extrativa mineral está fortemente concentrada no interior do Estado.

A Bahia Mineração (Bamin), responsável pelo maior investimento individual já confirmado no Estado - US\$ 2,3 bilhões previstos para o período de 2010 a 2013 - extrairá minério de ferro da região de Pedra de Ferro, no município de Caetité. A estimativa inicial do Projeto Pedra de Ferro é de produzir 19,5 milhões de toneladas de minério de ferro por ano e as reservas da região podem chegar a 600 milhões de toneladas do minério, 400 milhões dos quais já são conhecidos mediante as pesquisas (SICM, 2011).

Outro investimento de porte, alcançando a cifra de R\$ 800 milhões, é a exploração do níquel já em operação desde 2009, em Itagibá, por meio da segunda maior mina de níquel a céu aberto do mundo, a mina Santa Rita, de responsabilidade da empresa Mirabela Mineração do Brasil. As reservas do minério são de 160 milhões de toneladas, capazes de dar uma vida útil de 23 anos de exploração, produção essa já comprometida com a Votorantim Metais e com a Norislk Nickel, da Finlândia, em partes iguais.

Ganham destaque os investimentos como a Ferrovia de Integração Oeste Leste - FIOOL e o Porto-Sul, os quais pretendem reestruturar a mineração, a partir do novo complexo intermodal logístico para o Bahia.

1.2.3.3 Indústria

Pode-se afirmar que o setor industrial na Bahia iniciou no século XXI um novo ciclo de diversificação e diferenciação em sua estrutura produtiva, com a concretização de múltiplos investimentos na produção de bens duráveis, como automóveis, autopeças, máquinas e equipamentos, e bens não duráveis, principalmente alimentos e bebidas. O crescimento do mercado interno nacional, as possibilidades de exportação, os pacotes de incentivos fiscais e de dotação de infraestrutura logística tem impulsionado os investimentos industriais no Estado. A consideração estratégica da Bahia como centro de distribuição de produtos para mercados localizados no restante do Nordeste e no Norte do País reforçam essa observação.

A maior concentração de aglomerações industriais no Estado ainda é observada na Macrorregião Econômica (MRE) Recôncavo-RMS que abriga o Polo Petroquímico de Camaçari (PPC) e o Centro Industrial de Aratu (CIA, em Simões Filho), seguida da MR Semiárido, onde se localizam o Centro Industrial do Subaé (Feira de Santana), o

Distrito Industrial de Imborés (Vitória da Conquista), o Distrito Industrial de Jequié e o Distrito Industrial de Juazeiro.

O terceiro conjunto de aglomerações industriais está na MR Litoral Sul, que é sede do Distrito Industrial de Ilhéus, o Distrito Industrial de Itabuna, o Distrito Industrial de Itabela (Porto Seguro) e o Distrito Industrial de Eunápolis, além do Pólo Náutico de Valença. Em seguida, vem a MR Cerrado com o Distrito Industrial de Barreiras, e, por fim, a MR Litoral Norte, com o Distrito Industrial de Alagoinhas.

Os segmentos industriais que receberam investimentos significativos entre 2003 e 2008 foram o complexo madeireiro (R\$11,7 bilhões); químico e petroquímico (R\$9,5 bilhões); metal-mecânico (R\$ 5,5 bilhões); e a transformação petroquímica (R\$3,3 bilhões). Os segmentos agroalimentar, com R\$1,6 bilhão, e o calçadista/têxtil/confecções, com R\$1,2 bilhão, apesar de apresentarem os menores montantes de investimentos, respondem por cerca de 87 mil empregos diretos do total de 143 mil vagas geradas em todos os segmentos econômicos no período, ou 36% do pessoal ocupado (Desenbahia, 2009).

Portanto, embora a MR Recôncavo-RMS concentre aproximadamente 42% dos estabelecimentos industriais do Estado (FIEB, 2009), observa-se a desconcentração de investimentos em direção ao interior.

Segundo a Secretaria de Indústria, Comércio e Mineração da Bahia (SICM, 2011) entre 2004 e 2011 foram assinados diversos protocolos de intenção de investimentos industriais. Concluídos, esses investimentos devem gerar 73% do total das ocupações no interior do estado, com 53% do volume de investimentos previstos. Os segmentos em destaque são o de alimentos, bebidas e de processamento de matérias-primas agrícolas. Note-se que o interior oferece oportunidades industriais que demandam programas de políticas públicas de incentivos fiscais – reduções de alíquotas e/ou isenções de ICMS. Nesse sentido destacam-se a ampliação do Programa de Desenvolvimento da Bahia (Probahia, instituído em 1991), do Programa de Desenvolvimento Industrial e de Integração Econômica do Estado da Bahia (Desenvolve, instituído em 2002), e a criação do Programa Acelera Bahia (2008), específico para pequenas e médias indústrias.

O potencial para investimentos industriais no Estado amplia-se com a maior oferta de energia. Nesse sentido destacam-se as oportunidades para as energias renováveis, notadamente a eólica na região do município de Brotas de Macaúbas e no Vale do rio São Francisco, além da energia termoelétrica na RMS, especificamente na capital, Candeias e Camaçari. O gás natural, através de equipamentos como o Gasoduto Sudeste Nordeste (Gasene) e da distribuição, capitaneada pela Companhia de Gás da Bahia (Bahigás), permite oportunidades em todo o litoral baiano e, principalmente, na RMS, a exemplo do segmento de cerâmicas em Candeias.

Cabe comentar que, com o estabelecimento da alternativa energética no Estado, são estimulados diversos investimentos industriais nos segmentos a jusante e a montante da produção principal, pelo surgimento de máquinas e equipamentos de suporte e diversas atividades de assistência técnica e logística específica, estendendo-se positivamente para o setor de serviços especializados.

Altera-se, dessa forma, qualitativamente o segmento de produção de energia no Estado com repercussões nos segmentos industriais. Outras fontes de energia alternativa com potencial expressivo para impulsionar a estrutura produtiva industrial da Bahia são a biomassa – utilizando-se de parte da produção oriunda da silvicultura no Extremo Sul e do capim elefante, com iniciativas promissoras no Oeste – e o etanol, este provindo da lavoura canavieira.

Conforme se percebe, a estrutura industrial da Bahia é complexa, envolvendo a produção primária de petróleo, gás e derivados, a partir da RLAM, contando também com uma consolidada indústria de transformação capitaneada pelo PPC, grande produtor de matérias-primas químicas e petroquímicas, com presença em diversos mercados nacionais e internacionais; o complexo automotivo da Ford Motors, com capacidade instalada de 250 mil automóveis por ano; além de indústrias correlatas à automotiva, como a produção de pneus e autopeças vem agregar complexidade e sofisticação à matriz da indústria baiana.

No Extremo Sul tem-se a indústria de papel e celulose; no Oeste destacam-se as produções relacionadas à agricultura empresarial, máquinas e equipamentos, sementes, insumos e outros implementos agrícolas.

A participação da indústria de transformação no PIB estadual elevou-se de 20,1%, em 1996, para 27,9%, em 2002 (UDERMAN, 2006). Em 2009, essa participação alcançou 28,7%, segundo dados da Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI, 2011). Observe-se que a indústria de transformação apresenta grande contribuição na composição do PIB industrial na Bahia.

Ainda segundo a SEI (2011), essa contribuição ultrapassa os 56% em 2009. Os demais segmentos apresentam as seguintes participações: indústria da construção (26,2%), produção e distribuição de eletricidade e gás, água e limpeza urbana (13,7%) e a indústria extrativa mineral (3,7%). Os resultados para 2011, mostram o recuo da participação da indústria de transformação para 49,2%, resultado do aumento da participação relativa dos demais segmentos.

1.2.3.4 Serviços

A participação dos serviços na formação do PIB da Bahia ultrapassa os 60%, segundo a SEI (2011). Essa participação mantém-se desde 2002 com poucas oscilações – como, por exemplo, entre 2004 e 2006, momento de concretização de grandes empreendimentos industriais, particularmente no segmento automotivo – atingindo o máximo de 63,9% em 2009.

Isso significa, em uma primeira análise, que a expansão industrial da Bahia, aliada ao incremento substantivo da produção agropecuária empresarial, ainda não alteram de forma significativa a estrutura geral do PIB baiano, seguindo a tendência nacional e mesmo mundial dos serviços como principal gerador de riquezas, ocupações e tributos nas economias.

De acordo com dados da SEI (2011) era a seguinte a proporção dos diversos segmentos no PIB do setor de Serviços no Estado:

- Administração, saúde e educação pública - 27,0%;
- Comércio e serviços de manutenção e reparação - 23,1%;
- Atividades imobiliárias e aluguel - 12,7%;
- Transportes, armazenagem e correio - 7,8 %;

- Serviços prestados às empresas - 6,4%;
- Intermediação financeira, seguros e previdência complementar - 5,9 %;
- Serviços de alojamento e alimentação - 5%;
- Saúde e educação mercantis - 3,9%;
- Serviços prestados às famílias e associativos - 3,3%;
- Serviços de informação - 2,7%;
- Serviços domésticos - 2,2%;

Nesse contexto destacam-se os segmentos da Administração Pública e Comércio, os quais, juntos, representam pouco mais da metade do PIB do conjunto do Setor (50,1%).

As potencialidades do setor estão localizadas no segmento de serviços especializados, particularmente em suporte aos empreendimentos industriais de larga escala que aportam ao Estado e ao segmento imobiliário. Sua expansão, especialmente nos centros mais urbanizados, com a demanda crescente por imóveis residenciais, reflete o incremento do crédito e outras ações facilitadoras dos financiamentos de imóveis. Ao mesmo tempo, é indutor de outros serviços como os desenvolvidos em shoppings centers, espaços empresariais e demais centros de varejo (supermercados, hipermercados, postos de combustíveis, etc.), os quais crescem atrelados ao mercado residencial, concentrando-se essa dinâmica mais fortemente na RMS.

A maior agregação de valor no Setor de Serviços do Estado ao crescimento dos seguintes conjuntos de segmentos, a saber:

- Serviços de informática, os quais são demandados para a promoção da transformação dos processos produtivos;
- Serviços relacionados à Logística, em função dos projetos estruturantes de transporte, como ferrovias, portos, aeroportos, rodovias e centros ou plataformas logísticas integradas;

- Serviços de engenharia;
- Serviços de telecomunicações;
- Serviços de educação superior e especializada e
- Serviços ligados ao Setor de Turismo.

1.3 O SETOR DE TRANSPORTES E OS PROJETOS ESTRUTURANTES PREVISTOS

A Bahia, entre os estados do Nordeste, possui o sistema mais complexo de transportes, principalmente no tocante à malha rodoviária. Dotado de mais de 142 mil quilômetros de rodovias, 80 aeródromos públicos, 1.896 quilômetros de ferrovias, 9 terminais portuários em operação e a porção central dos 1.371 km da hidrovia do médio São Francisco dentro do seu território, o Estado apresenta uma rede instalada de amplas dimensões, porém com condições físicas, operacionais e funcionais diferenciadas e com padrão de atendimento distinto. Esse item descreve os sistemas implantados e o grau de utilização atual em cada modalidade

1.3.1 CARACTERIZAÇÃO DOS MODAIS DE TRANSPORTE

1.3.1.1 Transporte Rodoviário

A rede rodoviária atual do Estado da Bahia compreende rodovias federais, pertencentes ao Sistema Nacional de Viação (SNV) e sob a jurisdição do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), rodovias estaduais, rodovias estaduais coincidentes e acessos, pertencentes ao Sistema Rodoviário Estadual (SRE), e sob a jurisdição do Departamento de Infraestrutura de Transportes da Bahia (DERBA); e rodovias municipais.

Segundo os dados do SNV – 2012 para o Estado da Bahia a rede federal tem 11.351 km, sendo 5.162 km de rodovias pavimentadas, 1.356 km de rodovias não pavimentadas e 4.832 km de rodovias planejadas. No mesmo ano, o Sistema Rodoviário Estadual (SRE), apontava a rede rodoviária estadual da Bahia com 26.284 km de rodovias, sendo 9.920 km de rodovias pavimentadas, 11.225 km de rodovias não pavimentadas e 5.139 km de rodovias planejadas. Encontram-se também sob jurisdição estadual 176,3 km de acessos, dos quais 104,6 km são pavimentados. As

rodovias municipais totalizavam 104.769 km, sendo 228 km pavimentadas, 99.378 km não pavimentadas e 5.163 km planejadas.

A tabela abaixo apresenta a Rede Rodoviária do Estado da Bahia em 2012 e sua estrutura.

Tabela 1-10 - Rede Rodoviária do Estado da Bahia - 2012

Jurisdição	Pavimentada (Km)	Não Pavimentada (Km)	Planejada (Km)	Total (Km)
Rede Rodoviária Federal	5.162,2	1.356,0	4.832,4	11.350,6
Rede Rodoviária Estadual	9.920,1	11.225,4	5.139,0	26.284,5
Acessos	104,6	71,7	-	176,3
Rede Rodoviária Municipal	228,4	99.377,9	5.162,8	104.769,1
Rede Total	15.415,3	112.031,0	15.134,2	142.580,5

Fonte: DERBA (SER) 2012 / DNIT (SNV)2012

Tomando por base dados do SRE – 2012 e excluindo-se os trechos planejados, as rodovias da rede estadual pavimentada correspondem a 49% da malha estadual, sendo cerca de 10% em concreto betuminoso usinado a quente (CBUQ), 1% em areia asfalto usinado a quente (AAUQ), 29% em tratamento superficial duplo (TSD) e 9% em tratamento superficial simples (TSS) e outros pavimentos. As rodovias não pavimentadas correspondem a 51% da malha, sendo 5% em tratamento contra pó (TCP), 27% em revestimento primário (RP) e 19% em leito natural (LN).

Em 2013 a avaliação da condição do pavimento das rodovias pavimentadas realizada pelo DERBA apontou a condição de trafegabilidade nas rodovias sob sua jurisdição, cujo resultado pode ser tomado como representativo da condição das rodovias pavimentadas, com tratamento contra pó e em revestimento primário. A tabela a seguir apresenta as condições levantadas pelo DERBA.

Tabela 1-11 -Condição de trafegabilidade nas rodovias

Condição de trafegabilidade	Bom	Regular	Ruim
Rodovias Estaduais Pavimentadas * ¹	83,4	12,5	4,1
Rodovias Estaduais com Tratamento contra Pó * ¹	49,9	26,7	23,3
Rodovias Estaduais com revestimento primário * ¹	20,2	42,3	31,5
Rodovias Federais Pavimentadas * ²	87,2	9,6	3,2

*¹ Fonte: DERBA 2013

*² Fonte: DNIT 2011

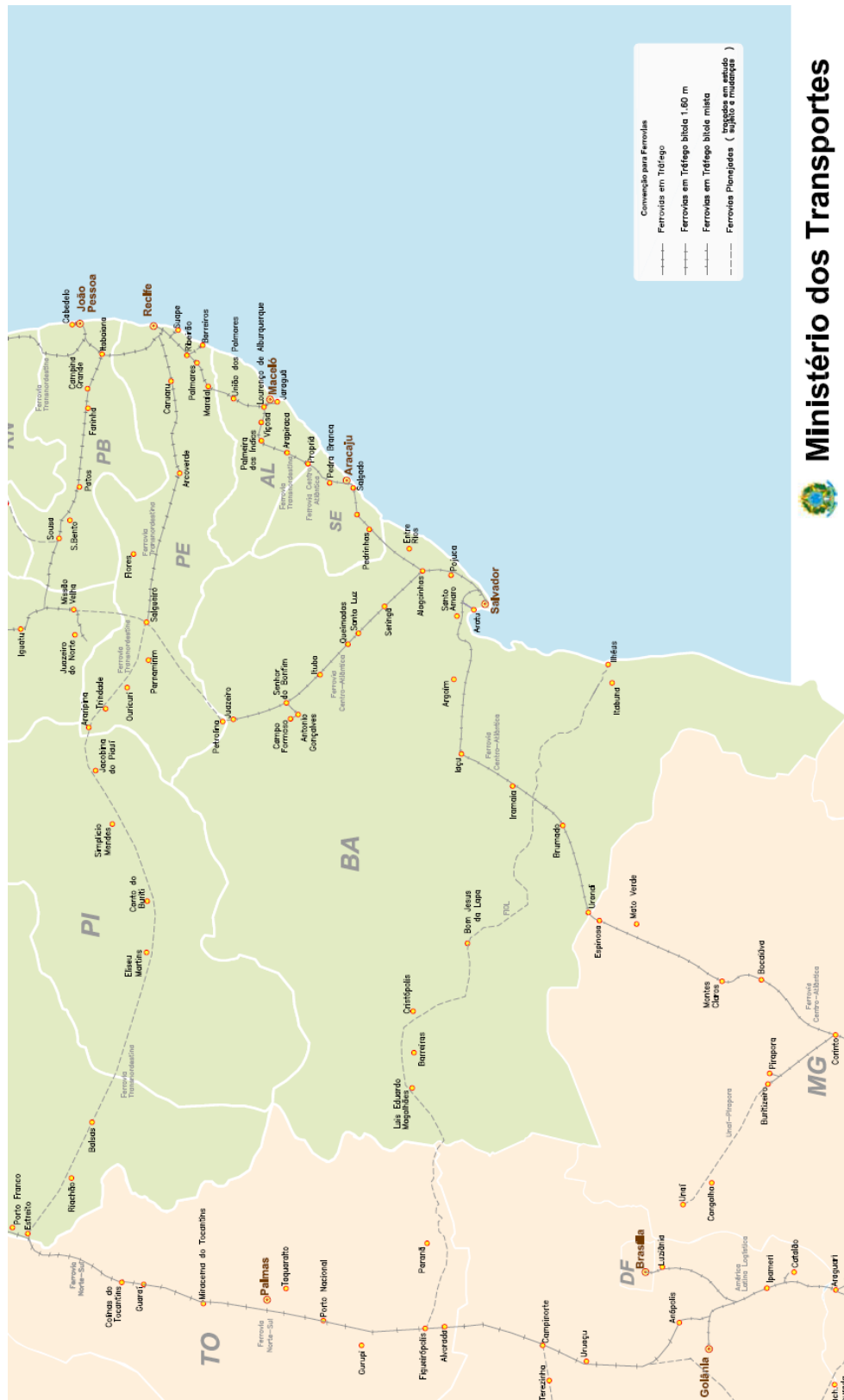
1.3.1.2 Transporte Ferroviário

O Estado da Bahia atualmente transporta somente cargas através do sistema constituído pelo tramo ferroviário Mineiro-Baiano, sob concessão da Ferrovia Centro Atlântica SA (FCA), resultado da fusão de três superintendências - SR2, com sede em Belo Horizonte, originária da Viação Férrea Centro-Oeste e parte da Estrada de Ferro Central do Brasil, SR8, com sede em Campos e originária da antiga Estrada de Ferro Leopoldina, e SR7, com sede em Salvador e originária da antiga Viação Férrea Federal Leste Brasileiro.

Cabe comentar que caso a Empresa Brasileira de Planejamento e Logística desenvolve um novo plano de concessão para as ferrovias, que, por sua vez, poderá impactar a FCA.

Único eixo de conexão ferroviária entre as regiões Nordeste, Sudeste e Centro Oeste do Brasil, a FCA, com seus 8.023km de vias, atende a 316 municípios dos estados de Minas Gerais, Espírito Santo, Bahia, Sergipe, Goiás e São Paulo e mais o Distrito Federal. Esse eixo se integra com os terminais dos diversos portos brasileiros: Terminais do Complexo de Tubarão (ES), Porto de Aratu (BA). Também se integram a essa logística de transportes os terminais integrados de Pirapora (MG), Araguari (MG) e Ouro Preto (MG). A FCA interliga-se ainda às demais ferrovias brasileiras –, Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), América Latina Logística Malha Paulista (ALL) e MRS Logística (MRS), conforme ilustrado pela figura abaixo.

Figura 1-13 – Ferrovias no Estado da Bahia



Ministério dos Transportes

Fonte: Ministério dos Transportes 2012

PAEBahia - PLANO AEROVIÁRIO DO ESTADO DA BAHIA 2014

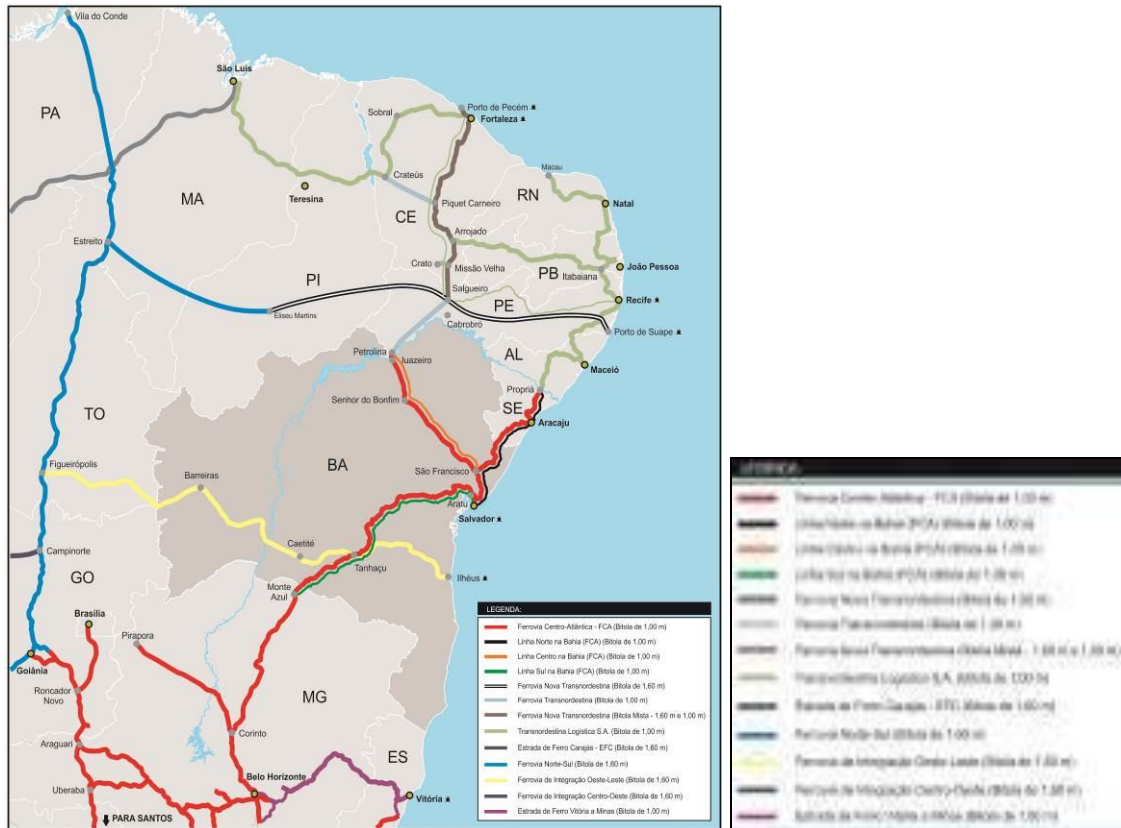
A malha baiana da FCA é de 1.896km de extensão. Seu sistema é constituído pela Linha Norte entre Aratu (BA) e Propriá (SE), pela Linha Sul entre Mapele (BA) e Monte Azul (MG) e pela Linha Centro entre Alagoinhas (BA) e Juazeiro (BA)/Petrolina (PE). Compõe a malha também o Ramal de Campo Formoso com 30,37km de extensão. A FCA na Bahia atende ao porto de Aratu e movimenta, principalmente, produtos petroquímicos enquanto o segundo movimenta carga geral.

Desse modo, a malha ferroviária baiana apresenta como área de influência imediata os municípios da Região Metropolitana de Salvador e do Recôncavo, onde se concentram a produção e refino de petróleo do Estado, além do Polo Petroquímico de Camaçari, a Metalurgia do Cobre e o Centro Industrial de Aratu, usuários potenciais do sistema. Prossegue pela Linha Norte colocando, sob sua influência, as grandes áreas reflorestadas da Copener em Alagoinhas para a indústria de celulose, os depósitos de calcário de Laranjeiras (SE) para a indústria cimenteira, e finaliza com as instalações do Terminal de Combustíveis e Terminal da FAFEN (ureia) em Riachuelo (SE).

A Linha Sul da ferrovia atende à Região Mineralógica no eixo Brumado/Caculé (magnesita e calcário). A Linha Centro coloca sob a influência dos trilhos o triângulo Itiuba/Campo Formoso/Juazeiro, produtor de minério de quartzo, cobre, cromo e gesso, e em cuja extremidade (Juazeiro).

As figura apresentada a seguir aponta os trechos da ferrovia e a ligação com as demais ferrovias (existentes e planejadas), e os sentidos dos principais fluxos de transportes da FCA na Bahia.

Figura 1-14 – Trechos da FCA



Fonte: Transplan Planejamento e Projetos S.A.

1.3.1.3 Portos

O Sistema Portuário da Bahia de caráter comercial, ou seja, que opera com cargas e atende navios de passageiros é composto por equipamentos operados Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA) e por terminais privados.

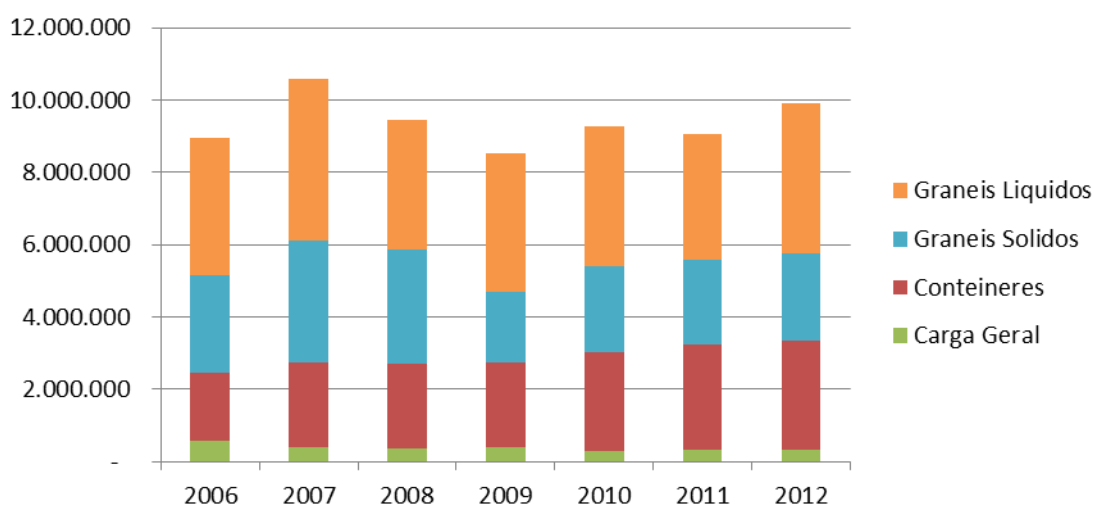
A CODEBA é responsável pelos Portos de Salvador, Aratu e Ilhéus. O Porto de Salvador é essencialmente de contêineres, o de Aratu é um porto principalmente graneleiro e o Porto de Ilhéus, embora dotado de boa estrutura atualmente atrai cargas pontuais por períodos específicos e não opera com graneis líquidos desde 1996. Apesar de apresentar flutuações, a produção de cargas dos Portos de Salvador e Aratu apresenta crescimento desde 2000, no entanto, o histórico uso pontual por cargas específicas no Porto de Ilhéus não produz um indicador de crescimento. Os gráficos abaixo ilustram a participação da movimentação de cargas dos portos da CODEBA entre 2002 e 2012 e a participação dos tipos de carga na movimentação dos portos entre 2006 e 2012, respectivamente.

Figura 1-15 - Participação da movimentação de cargas dos portos da CODEBA (em t) 2006 – 2012 (em T)



Fonte: CODEBA

Figura 1-16 - Participação dos diversos tipos de carga na movimentação dos portos da CODEBA (em T) 2006 - 2012



Fonte: CODEBA

1.3.1.4 Transporte Hidroviário

O Rio São Francisco, um dos mais importantes cursos d'água do Brasil nasce em Minas Gerais, atravessa o estado da Bahia, fazendo sua divisa ao norte com Pernambuco e constituindo a divisa natural dos estados de Sergipe e Alagoas, e deságua no Oceano Atlântico. O trecho do rio que percorre a Bahia pertence ao primeiro dos dois estirões navegáveis: o médio, entre Pirapora (MG) e Juazeiro (BA) /

PAEBahia - PLANO AEROVIÁRIO DO ESTADO DA BAHIA 2014

Petrolina (PE) e o baixo, entre Piranhas (AL) e a foz, no Oceano Atlântico. Os afluentes Rio Corrente e Rio Grande, também apresentam potencial navegável. É importante ressaltar aqui seu comprometimento em função do baixo calado dos corpos d'água existentes.

1.3.1.5 Transporte Aeroviário

O estado da Bahia tem, atualmente, 80 aeródromos públicos, sendo 3 de administração da INFRAERO – Salvador, Ilhéus e Paulo Afonso – e os demais de gestão do Governo do Estado através do Departamento de Infraestrutura de Transportes da Bahia (DERBA), vinculado à Secretaria de Infraestrutura.

Alguns aeródromos sob administração do DERBA são administrados por empresas privadas, por meio de concessão, com contratos regidos pela Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia (AGERBA). Atualmente sete aeródromos se encontram nessa situação:

- Barreiras, contrato provisório com São Francisco Aeroportos
- Lençóis, contrato provisório com São Francisco Aeroportos
- Valença, com a MPE;
- Porto Seguro, pela SINART;
- Teixeira de Freitas, contrato provisório com São Francisco Aeroportos
- Vitória da Conquista, pela Socicam;
- Feira de Santana, pelo consórcio UTC Engenharia S/A /Sinart.

O restante dos aeródromos é administrado através da Diretoria de Terminais do DERBA, responsável pela construção, desapropriação, obras especiais, manutenção, acompanhamento de operação, gerenciar os contratos de serviços e exercer o controle técnico dos trabalhos de ampliação, reestruturação e melhorias nos aeródromos. A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), como agência reguladora independente responsável por zelar pelo interesse dos usuários, acompanha e fiscaliza a atividade dos Aeródromos.

O Plano Aeroviário do Estado da Bahia (PAEBA), de 2002, classifica os aeródromos de acordo com a esfera de interesse do Governo entre aeródromos de interesse estadual (classificados como regional, turístico, local e complementar) e os aeródromos de interesse municipal. O Plano de Desenvolvimento Aeroportuário da Bahia, de 2012, revisa essa classificação para os equipamentos considerados prioritários e este instrumento também reavaliará os aeródromos de acordo com sua inserção regional no Produto 4 –Análise das Infraestruturas Aeroportuária e de Aeronáutica no Estado da Bahia.

A publicação auxiliar de rotas aéreas (ROTAER), elaborado pelo Instituto de Cartografia da Aeronáutica, objetiva auxiliar pilotos e aeronavegantes no planejamento de voos e na navegação em território nacional, sendo relevante a sua análise, portanto, por abranger informações atualizadas dos terminais e aeródromos do país.

O Relatório Preliminar do Plano de Desenvolvimento Aeroportuário na Bahia, de 2012, apontou que 19 dos, então, 77 aeródromos administrados pelo Governo Estadual estavam interditados: Abaré, Caravelas, Armagosa, Canavieiras, Esplanada, Itaberaba, Ibotirama, São José do Jacuípe, Macaúbas, Carinhanha, Palmeiras, Queimadas, Prado, Valente, Mundo Novo, Castro Alves, Jacobina, Tucano e Barra. Outros quatro aeroportos tiveram suas interdições suspensas, indicando que também apresentam gargalos potencialmente prejudiciais aos serviços aeroportuários- Feira de Santana, Souto Soares, Bom Jesus da Lapa e Santa Maria da Vitória.

O tamanho e a estrutura operacional montada nos aeródromos menos centrais à operação aeroviária tem ainda outro impacto no sistema como um todo, pois muitos deixam de registrar dados para indicadores dos serviços e de estudos de previsão de demanda, que necessitam de séries históricas para que sejam calculados. Em 2001, dos 53 aeroportos homologados, apenas 10 possuíam histórico de aviação regular e permitiram formar estudos de demanda⁷: Barreiras, Bom Jesus da Lapa, Guanambi, Irecê, Itapetinga, Jequié, Porto Seguro, Senhor do Bonfim, Teixeira de Freitas e Vitória da Conquista.

⁷ Plano Aeroviário Estadual da Bahia (2002).

O Governo Federal lançou em 2012 o Programa de Investimentos em Logística: Aeroportos Regionais (PIL: Aeroportos), no qual foram selecionados aeroportos para receber investimentos, de acordo com o volume de passageiros e de cargas dos equipamentos, os aspectos socioeconômicos, o potencial turístico da região em que estão inseridos e a possibilidade de integração nacional.

A Bahia é o Estado com o maior número de aeródromos públicos do Nordeste assistidos pelos investimentos do PIL: Aeroportos; na primeira fase serão realizados investimentos em 20 aeroportos baianos, sendo 3 aeroportos geridos pela INFRAERO, e 17 administrados pelo Governo do Estado.

Nesse sentido, o Relatório Preliminar do Plano de Desenvolvimento Aeroportuário na Bahia apontou os aeródromos que ajudariam a integrar o território baiano, aproximando as populações interioranas dos principais centros urbanos do Estado. Os aeroportos selecionados deverão, ainda, propiciar o desenvolvimento econômico de suas regiões com perspectivas de desenvolvimento turístico e logístico-industrial.

Assim, foram selecionados 15 aeroportos para investimentos prioritários e 13 aeroportos complementares. A tabela 4.6 a seguir exhibe os 15 aeroportos prioritários do Plano de Desenvolvimento Aeroportuário da Bahia e os 17 aeroportos que receberão recursos do PIL: Aeroportos.

Analisando os dados de movimento de passageiros em toda a rede de aeroportos da INFRAERO, observa-se que o sistema apresenta crescimento na última década, impulsionados por fatores como a maior oferta de voos, tarifas mais acessíveis e a disponibilidade de equipamentos com maior conforto e segurança.

Tabela 1-12 - Aeroportos selecionados por programas e estudos na Bahia

Sigla ICAO	Aeroportos Prioritários Plano Preliminar de desenvolvimento. Aeroportuário. Bahia	-Programa de Investimento em Logística: Aeroportos Regionais	Sigla ICAO
SNBR	Aeroporto de Barreiras	Aeroporto de Barreiras	SNBR
SBLP	Aeroporto de Bom Jesus da Lapa	Aeroporto de Bom Jesus da Lapa	SBLP
SNJD	Aeroporto de Feira de Santana	Aeroporto de Cipó	SNIO
SNGI	Aeroporto de Guanambi	Aeroporto de Feira de Santana	SNJD
SNIT	Aeroporto de Ibotirama	Aeroporto de Guanambi	SNGI
SNIC	Aeroporto de Irecê	Aeroporto de Ibotirama	SNIT

Sigla ICAO	Aeroportos Prioritários Plano Preliminar de desenvolvimento. Aeroportuário. Bahia	–Programa de Investimento em Logística: Aeroportos Regionais	Sigla ICAO
SNJK	Aeroporto de Jequié	Aeroporto de Irecê	SNIC
SBLE	Aeroporto de Lençóis	Aeroporto de Itaberaba	SNIB
SBPS	Aeroporto de Porto Seguro	Aeroporto de Jacobina	SNJB
	Aeroporto de Senhor do Bonfim	Aeroporto de Jequiê	SNJK
SNSE	Aeroporto de Sento Sé	Aeroporto de Lençóis	SBLE
SNTF	Aeroporto de Teixeira de Freitas	Aeroporto de Marajú	SNMR
SNVB	Aeroporto de Valença	Aeroporto de Porto Seguro	SBPS
SBQV	Aeroporto de Vitória da Conquista	Aeroporto de Santa Maria de Vitória	SNVD
SNES	Aeroporto Esplanada - Sítio Litoral Norte	Aeroporto de Santo Antônio de Jesus	
		Aeroporto de Sento Sé	SNSE
		Aeroporto de Teixeira de Freitas	SNTF
		Aeroporto de Vitória da Conquista	SNQV

FONTE: EPL (2013) e PDAero Bahia (2012)

Os dados evidenciam o crescimento na movimentação nos aeroportos, principalmente a partir do ano de 2009. Apesar de a movimentação permanecer ascendente, o índice de aumento de passageiros em 2012 foi o menor registrado nos últimos anos; entre 2011 e 2012, o percentual de aumento foi 7,32%, enquanto na comparação de 2010 e 2011, o transporte de passageiros cresceu 15,82%.

A movimentação de passageiros concentra-se principalmente em seis aeroportos da região sudeste e centro-oeste do país. Em 2012, os aeroportos de São Paulo (Guarulhos, Congonhas e Campinas), Rio de Janeiro (Galeão e Santos Dumont), Brasília e Belo Horizonte (Confins) representaram 53% da movimentação da rede INFRAERO, sendo que a região sudeste representa 51% do volume total de transportados. O quadro abaixo apresenta os dados de transporte de passageiros nos 14 principais aeroportos do país, responsáveis por 80% do deslocamento de pessoas; o Aeroporto de Salvador, único equipamento do Nordeste entre os 10 primeiros colocados, foi responsável por 4,5% do total.

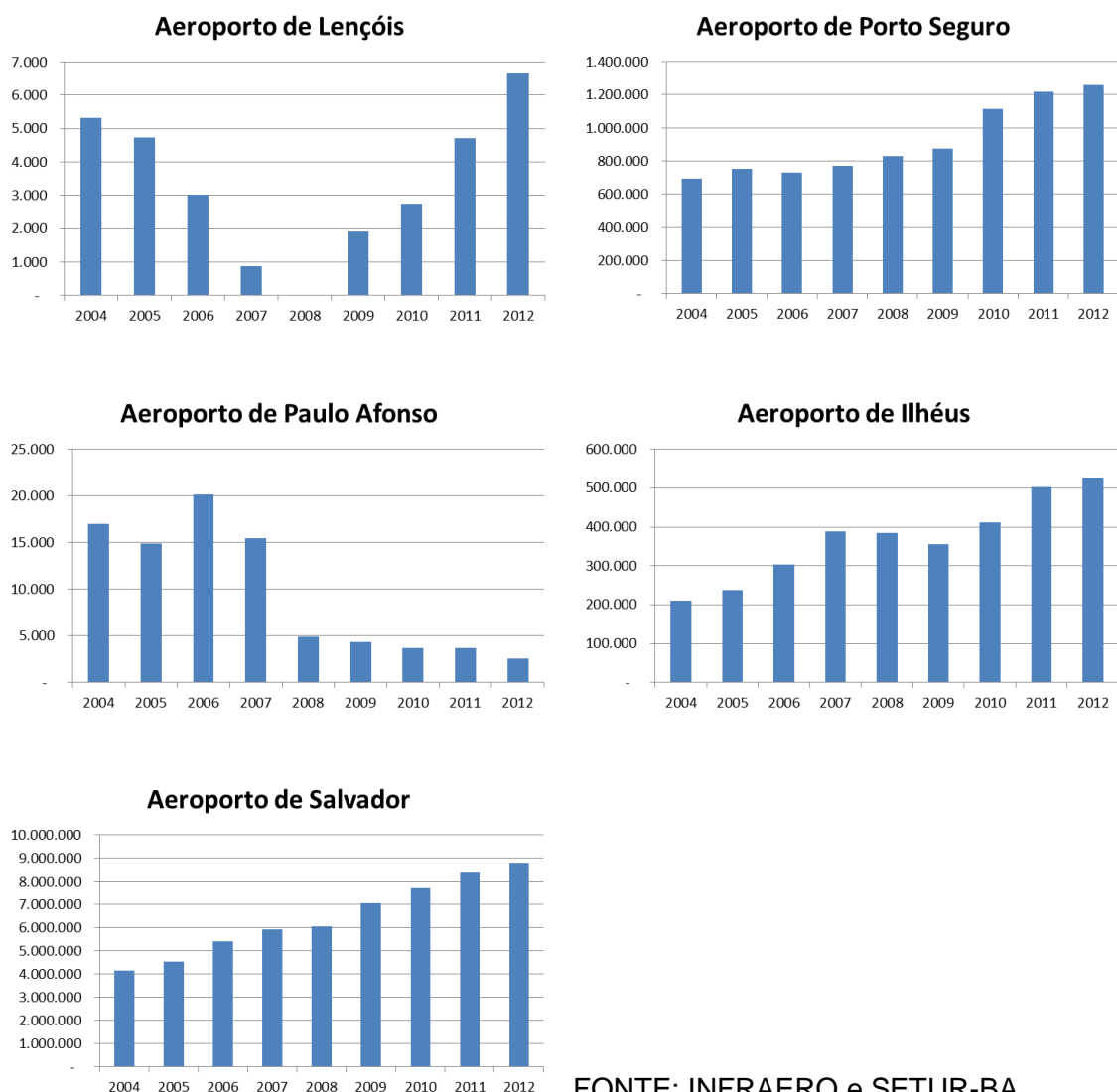
Tabela 1-13 - Classificação dos 14 principais aeroportos por movimento de passageiros

Posição	Cidade	Doméstico	Internacional	Total	Participação na rede
1	Guarulhos - SP	21.234.352	11.542.978	32.777.330	16,96
2	Galeão - RJ	13.201.049	4294688	17.495.737	9,06
3	Congonhas - SP	16.775.770	0	16.775.770	8,69
4	Brasília - DF	15.480.033	411.497	15.891.530	8,23
5	Confins - MG	9.952.684	445.612	10.398.296	5,38
6	Santos Dumont - RJ	9.002.863	0	9.002.863	4,66
7	Campinas - SP	8.780.290	78.090	8.858.380	4,59
8	Salvador - BA	8.502.605	308.935	8.811.540	4,56
9	Porto Alegre - RS	7.606.507	654.848	8.261.355	4,28
10	Curitiba - PR	6.738.071	90.263	6.828.334	3,54
11	Recife - PE	6.221.013	212.397	6.433.410	3,33
12	Fortaleza - CE	5.764.339	199.969	5.964.308	3,09
13	Vitória - ES	3.642.842	0	3.642.842	1,89
14	Florianópolis - SC	3.178.877	216.379	3.395.256	1,76

FONTE: Anuário Estatístico INFRAERO (2012).

Considerando somente o Estado da Bahia, a movimentação principal de passageiros é restrita a 5 aeroportos, 3 sob responsabilidade da Infraero - Salvador, Ilhéus e Paulo Afonso – e 2 deles do governo do Estado, sob concessão particular – Lençóis e Porto Seguro. Esses são os equipamentos com capacidade para aeronaves de maior porte e estrutura avançada de terminal de passageiros. A figura abaixo demonstra a evolução do volume de passageiros de embarque e desembarque, tanto para voos domésticos quanto internacionais, nesses aeroportos entre 2004 e 2012.

Figura 1-17 – Movimentação de passageiros nos Aeroportos de Salvador, Porto Seguro, Ilhéus, Paulo Afonso e Lençóis. 2004 – 2012



FONTE: INFRAERO e SETUR-BA.

Há grande disparidade entre os desempenhos dos terminais. O aeroporto de Porto Seguro tem grande volume de voos charters⁸ e o aeroporto de Lençóis tem expressividade regional devido à consolidação do turismo na Chapada Diamantina,

⁸ Voo executado a partir de território nacional com destino a outro país e vice-versa, permitindo o enquadramento como serviço de transporte não-regular, fretados por empresas de turismo.

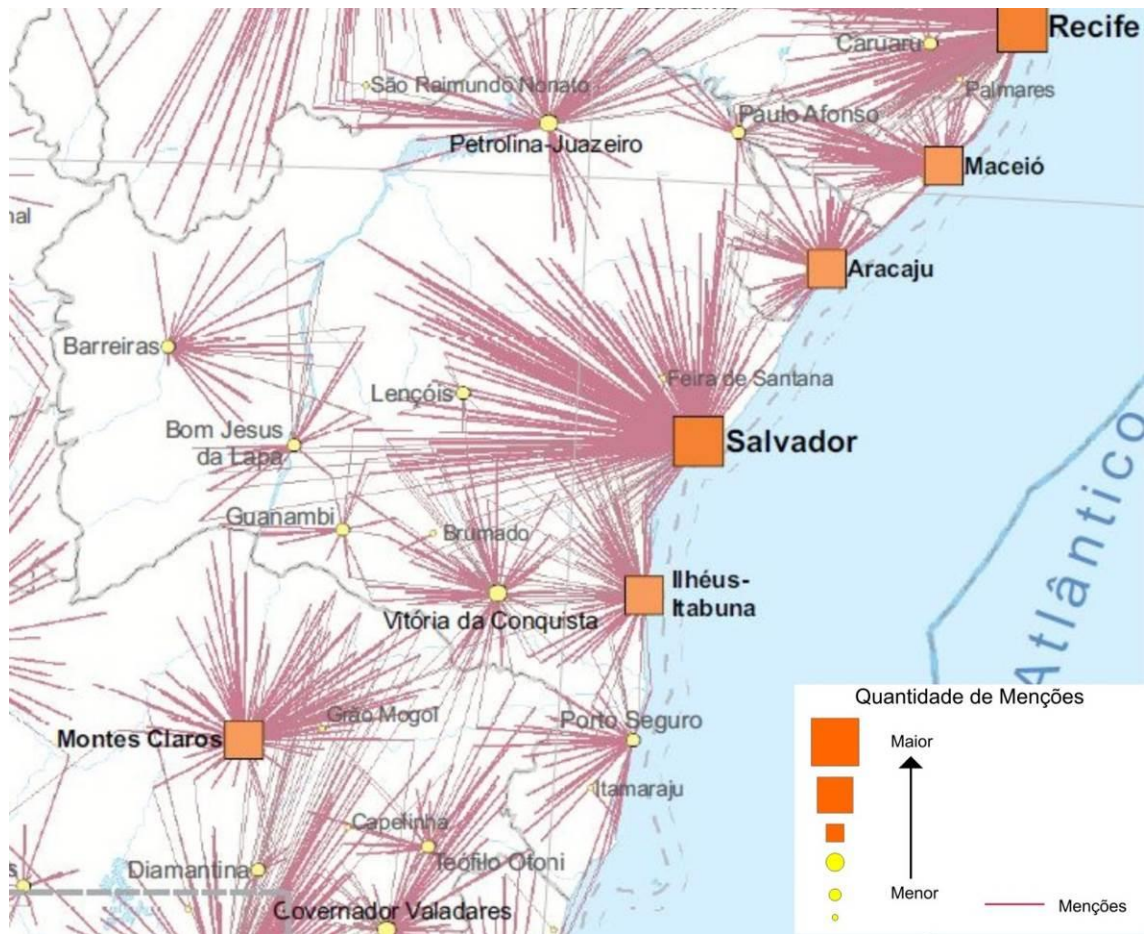
apesar de os números brutos não serem significativos. Em 2012 os aeroportos de Lençóis e Paulo Afonso tiveram movimento de 6.658 e 2.537 passageiros respectivamente, contra 8.811.540 e 526.574 de Salvador e Ilhéus.

O aeroporto de Lençóis apresentou o crescimento percentual mais significativo em 2012, aumentando em 41% as movimentações de passageiros, após a implantação de voos regulares, chegando à 8.802 passageiros em 2013. O aeroporto de Ilhéus correspondeu, em 2012, ao terceiro no ranking de movimentação de passageiros, obtendo um crescimento de 4,67% se comparado a 2011.

Além dos cinco principais aeroportos comentados cabe destacar a movimentação de passageiros nos terminais em Vitória da Conquista, Barreiras, Bom Jesus da Lapa e Guanambi que recebem passageiros desde o aeroporto da capital baiana, reforçando o papel integrador do transporte e aproximando regiões distantes da Região Metropolitana de Salvador. O Aeroporto de Barreiras registrou, entre embarque e desembarque, mais de 50.000 passageiros em 2012 e 82.000 em 2013; enquanto o crescimento de movimentação no aeroporto de Vitória da Conquista aumentou de cerca de 29.000 em 2005 para mais de 583.000 em 2013. Cabe destacar, ainda, a movimentação de passageiros no aeroporto de Porto Seguro, que superou 1.350.000 em 2013 e que a partir desse mesmo ano o aeroporto de Paulo Afonso passou a operar também com voos regionais, o que deve reverter o cenário de diminuição de movimentação no equipamento visto desde 2006.

O estudo sobre Regiões de Influência das Cidades (REGIC) desenvolvido pelo IBGE em 2007 mapeou o deslocamento para acesso a aeroportos. Foi perguntado em que municípios ficam os aeroportos mais frequentemente utilizados pelos moradores para voos em linhas regulares. A pesquisa confirma o destaque dos equipamentos de Salvador, Ilhéus, Vitória da Conquista e Juazeiro como atratores de residentes em áreas distantes, assim como Barreiras, Porto Seguro, Bom Jesus da Lapa e Guanambi, em menor proporção, como ilustrado pela figura abaixo.

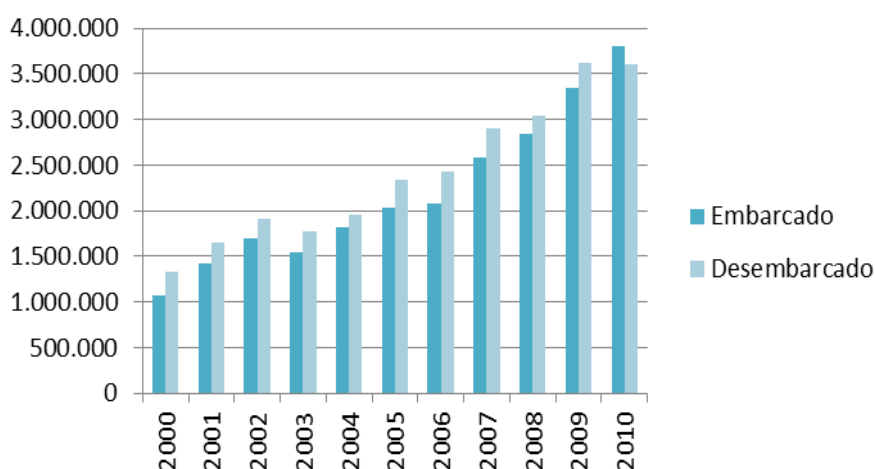
Figura 1-18 - Deslocamentos para aeroportos, recorte Bahia, 2007



Fonte: Estudo de Regiões de Influência das Cidades, IBGE, 2007.

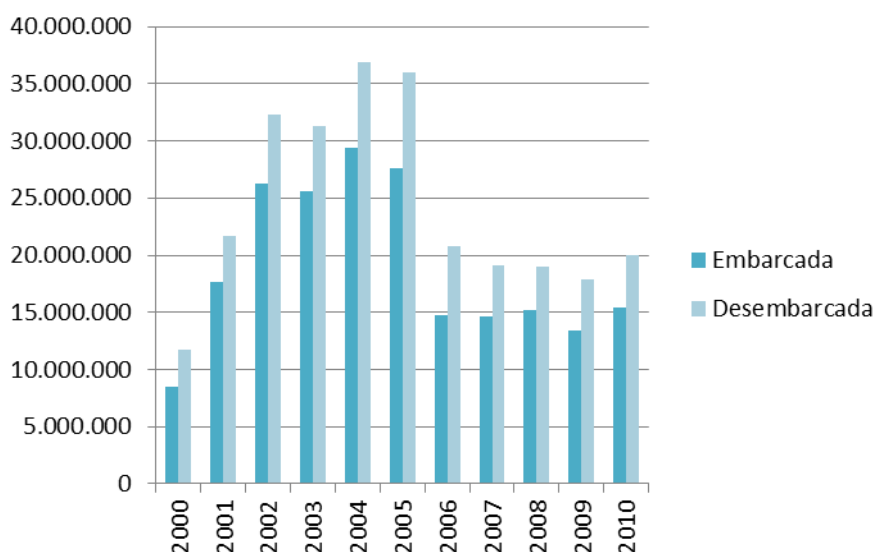
Os dados referentes à movimentação nos aeródromos menores são incipientes para análises mais detalhadas. No entanto, o aeroporto de Salvador, principal equipamento do estado, tem a informação de fluxo bastante acessível e, portanto será destacado nesse documento. Os gráficos ilustram o movimento de passageiros, cargas e aeronaves no Aeroporto Internacional Deputado Luís Eduardo Magalhães, no município de Salvador entre 2000-2010.

Figura 1-19 - Movimento de passageiros, no Aeroporto Internacional Deputado Luís Eduardo Magalhães, no município de Salvador – Bahia – 2000-2010



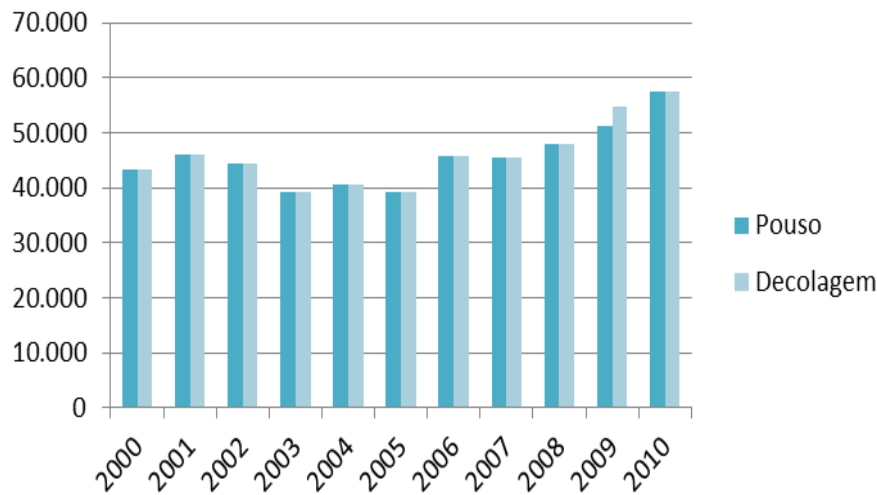
Fonte: Anuário Estatístico da Bahia, 2011 (v. 25)

Figura 1-20 - Movimento de cargas no Aeroporto Internacional Deputado Luís Eduardo Magalhães, no município de Salvador – Bahia – 2000-2010



Fonte: Anuário Estatístico da Bahia, 2011 (v. 25)

Figura 1-21 - Movimento de aeronaves no Aeroporto Internacional Deputado Luís Eduardo Magalhães, no município de Salvador – Bahia – 2000-2010



Fonte: Anuário Estatístico da Bahia, 2011 (v. 25)

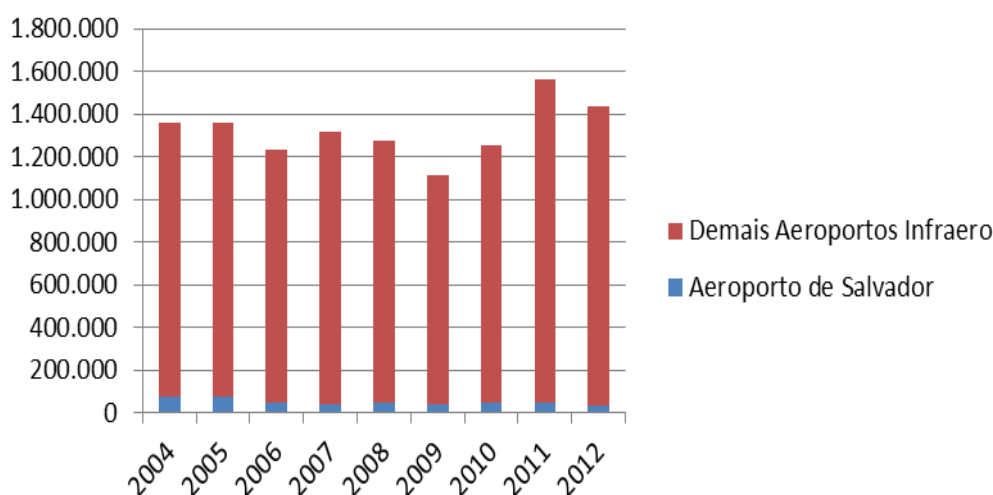
A análise dos dados de movimentação no Aeroporto de Salvador demonstra com clareza a crescente demanda por atendimento à passageiros e a diminuta importância da movimentação de cargas. No período entre 2005 e 2010 a primeira aumentou de 4,4 milhões de passageiros para 7,4 milhões, enquanto a segunda baixou de 63,5 mil toneladas para 35,4 mil toneladas transportadas.

De acordo com dados da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária⁹, que administra 34 terminais de cargas aeroportuárias, o transporte aéreo representou em 2012 menos de 1% do peso total transportado no comércio exterior e correspondeu a 17,6% do valor total transportado de importação.

Outro dado referente ao transporte de cargas é a participação do volume transportado pelo Aeroporto de Salvador no total movimentado pela Infraero. Em 2004, a participação de Salvador era de 5% e em 2012 representou pouco mais que 2%, diminuindo a cada ano, conforme exposto nos gráficos a seguir.

⁹ Boletim Logístico INFRAERO (jan/2013).

Figura 1-22– Comparativo carga aérea rede Infraero x Salvador (t)*



*Dados referem-se, exclusivamente, às cargas de porão.

FONTE: Elaborado com base nas estatísticas da INFRAERO (2004-2012).

Figura 1-23– Participação do Aeroporto de Salvador no transporte de cargas pela Infraero – 2004 – 2012 (t)



FONTE: Elaborado com base nas estatísticas da INFRAERO (2004-2012).

Cabe comentar que a movimentação de cargas é restrita ao aeroporto da capital; alguns aeroportos regionais realizaram o transporte de carga entre as cidades baianas e entre alguns importantes aeroportos brasileiros como os de São Paulo, Rio de

Janeiro, Campinas, Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre, Brasília, o que indica a demanda de ligações regulares entre estes centros urbanos e as demais regiões.

Em 2010, dados do DERBA¹⁰ apontam, para o recebimento de carga aérea nos aeroportos de Ilhéus, Porto Seguro, Barreiras, Lençóis, Vitória da Conquista e Paulo Afonso, além de dois aeroportos privados (Hotel Transamérica e Terravista, situados em Porto Seguro), totalizando mais de 18 mil toneladas, o que representa pouco mais de 60% do total movimentado em Salvador. As ligações mais relevantes em 2010, em termos de volume de cargas, foram nos trechos Guarulhos - Ilhéus (139.985 kg), Guarulhos - Porto Seguro (403.614 kg) e Confins - Ilhéus (156.555 kg).

1.3.1.6 Dutovias

As dutovias são parte importante do sistema de infraestrutura de transporte de cargas no âmbito nacional e estadual. Embora não relacionado diretamente com o transporte aeroviário, cabe um breve descrição do sistema baiano a fim de fechar a descrição do panorama de circulação estadual. A rede de dutovias é constituída por tubulações estanques destinadas ao transporte de produtos líquidos (oleodutos), produtos gasosos (gasodutos) ou polpa de minerais (minerodutos).

Segundo o Instituto Brasileiro de Petróleo (IBP) o Estado da Bahia possui 345 km de oleodutos de transferência e 641 km de oleodutos de transporte, localizados principalmente na Região Metropolitana de Salvador.

O Gasoduto de Integração Sudeste Nordeste tem 1.380 km de extensão divididos em três trechos - Cabiúnas/RJ a Vitória/ES (GASCAV) com 302 km, Cacimbas/ES a Vitória/ES com 130 km, e Cacimbas/ES a Catu/BA (GASCAC) com 948 km. O GASENE se liga à Malha Nordeste Setentrional, através do Gasoduto Catu – Itaporanga – Carmópolis, com 265 km.

¹⁰ Movimento de aeroportos (2010).

A rede de gasodutos tem 684 km distribuídos em 20 municípios, entre os quais destacam-se Salvador, Simões Filho, Camaçari, Candeias, Catu, Alagoinhas, Feira de Santana, Teixeira de Freitas, Itabuna.

Atualmente não existem minerodutos no Estado da Bahia, porém existem projetos para implantação de 2 sistemas, o primeiro pela Sul Americana de Metais e o segundo pela Ferrous Resources do Brasil.

A Sul Americana de Metais (SAM), empresa originalmente constituída pela Votorantim Novos Negócios (VNN) e hoje pertencente à companhia chinesa Honbridge Holdings Ltd, tem nos seus planos a construção de um mineroduto com 482 km de extensão. Os dutos passarão por 21 municípios, sendo nove em Minas Gerais e doze na Bahia até atingir o Porto Sul, em Aritaguá no Município de Ilhéus.

1.3.1.7 Interligação dos modais

Ao final da apresentação dos modais de transporte de cargas e passageiros do Estado da Bahia, cabe comentar a relação, ou nesse caso ausência de, entre as diferentes formas de transporte. As questões-chave da logística de transportes na Bahia estão associadas à necessidade de dotar o Estado de uma estratégia de integração intermodal de transportes não só no que diz respeito às intervenções físicas mas, também, nas ações institucionais que permitam uma gestão adequada dos desafios e oportunidades associados à expansão da intermodalidade no Estado.

Enquanto o sistema Aeroviário tem-se voltado progressivamente para o transporte de passageiros, os sistemas ferroviários e fluviais atendem exclusivamente o transporte de cargas. O sistema marítimo oferece atendimento às duas demandas, embora de forma bastante desigual, e cabe ao sistema rodoviário fazer a conexão entre essas camadas, além de representar, em si mesmo, o modo preferencial para deslocamento de ambas categorias.

Essa característica onera o sistema rodoviário e deixa modais de transporte de grande qualidade com funcionamento abaixo da capacidade. No sentido de identificar as iniciativas em curso para otimização da conexão entre os sistemas e dinamização da circulação intraestadual, o próximo item descreve os projetos e investimentos estratégicos com repercussão na rede estadual.

Cabe comentar ainda que o sistema rodoviário da Bahia desempenha um forte papel de ligação entre as regiões Nordeste e Sudeste, conforme pôde ser observado pelo mapa de carregamento das vias. Esse aspecto transforma estruturas de circulação em corredores que não promovem desenvolvimento ou criam dinâmicas positivas para as áreas atravessadas, além de provocarem a exaustão dos sistemas. Para contornar esse aspecto, é de fundamental importância desenvolver a rede de transportes no Norte do Estado, intensificando a relação direta da Bahia com o Nordeste meridional e gerando a distribuição da circulação de pessoas e mercadorias pelo território.

1.3.2 INVESTIMENTOS ESTRATÉGICOS COM REPERCUSSÃO NA REDE ESTADUAL:

O Estado da Bahia é objeto de diversos projetos estruturantes de grande impacto na rede estadual de infraestrutura, e portanto no desenvolvimento das regiões influenciadas.

1.3.2.1 Irrigação do Baixio Irecê

Concluído no programa Mais Irrigação, do Ministério da Integração Nacional, o projeto de irrigação do Baixio Irecê, nos municípios baianos de Itaguaçu da Bahia e Xique-Xique, é composto pela implantação de sistemas irrigantes e pela orientação aos agricultores do perímetro sobre as melhores técnicas de produção.

“A ideia é agregar ao agricultor familiar uma matéria-prima que seja de baixo custo e disponível na região próxima à área de produção agrícola, eliminando a dependência desses produtores dos fertilizantes, que são em sua maioria importados.”¹¹

Serão selecionados agricultores irrigantes para ocupar uma área de 5.308,29 hectares da Etapa 1 do Baixio de Irecê. Da área irrigável, os agricultores concorrerão a unidades parcelares, voltadas exclusivamente para a produção familiar. O programa prevê também unidades para cooperativas, associações ou empresas.

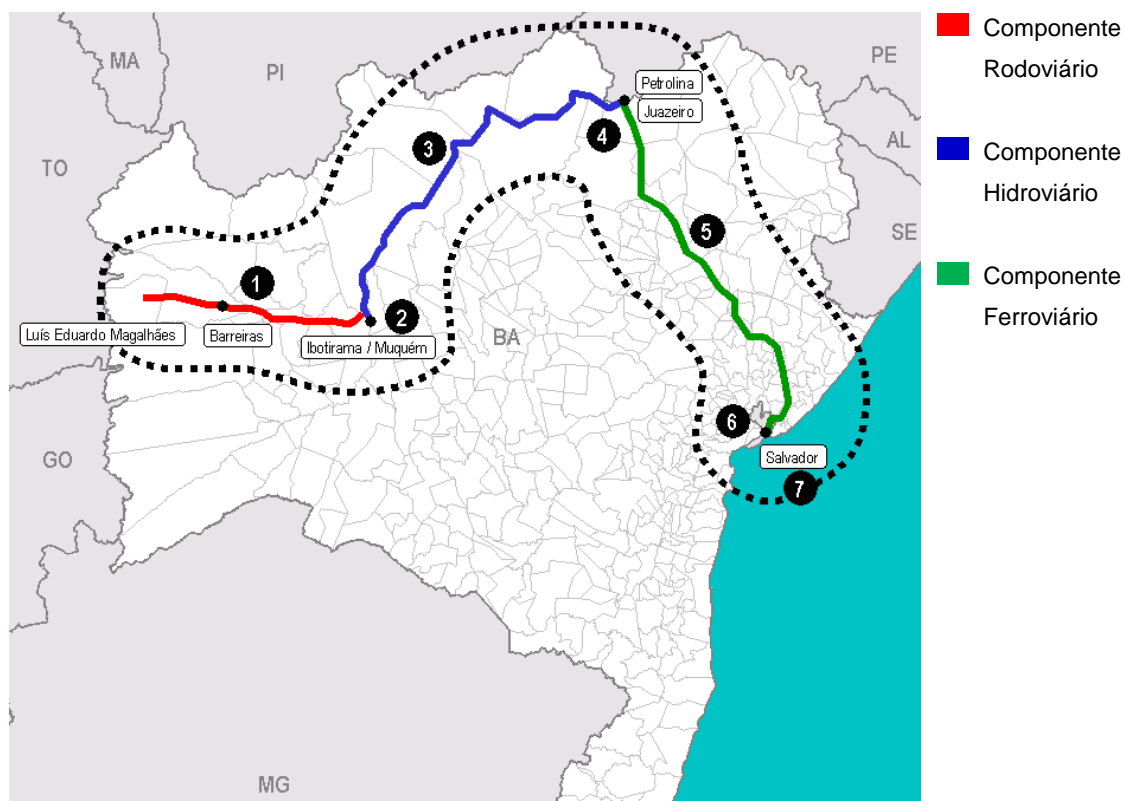
¹¹ CODEVASF

1.3.2.2 Corredor intermodal Juazeiro – São Francisco – Salvador/Porto de Aratu

Linha de desejo como complemento logístico para o Estado da Bahia, o projeto do Corredor Juazeiro inclui um polo multimodal e contempla dois subprojetos – o primeiro concerne ao setor de transporte hidroviário, o corredor do Rio São Francisco, e o segundo ao setor ferroviário, o corredor ferroviário Juazeiro.

O Corredor Ferroviário Juazeiro – São Francisco – Salvador/Porto de Aratu, principalmente voltado para exportação da soja, farelo de soja, algodão, milho e feijão, com integração em Juazeiro à hidrovia do Rio São Francisco, faz parte das linhas da Concessionária Ferrovia Centro Atlântica – FCA no Estado da Bahia -, sendo formado pelas linhas Centro, parte da Norte, início da Sul e o ramal do Porto de Aratu, totalizando 568,6km, conforme ilustrado abaixo.

Figura 1-24 - Corredor Multimodal Juazeiro

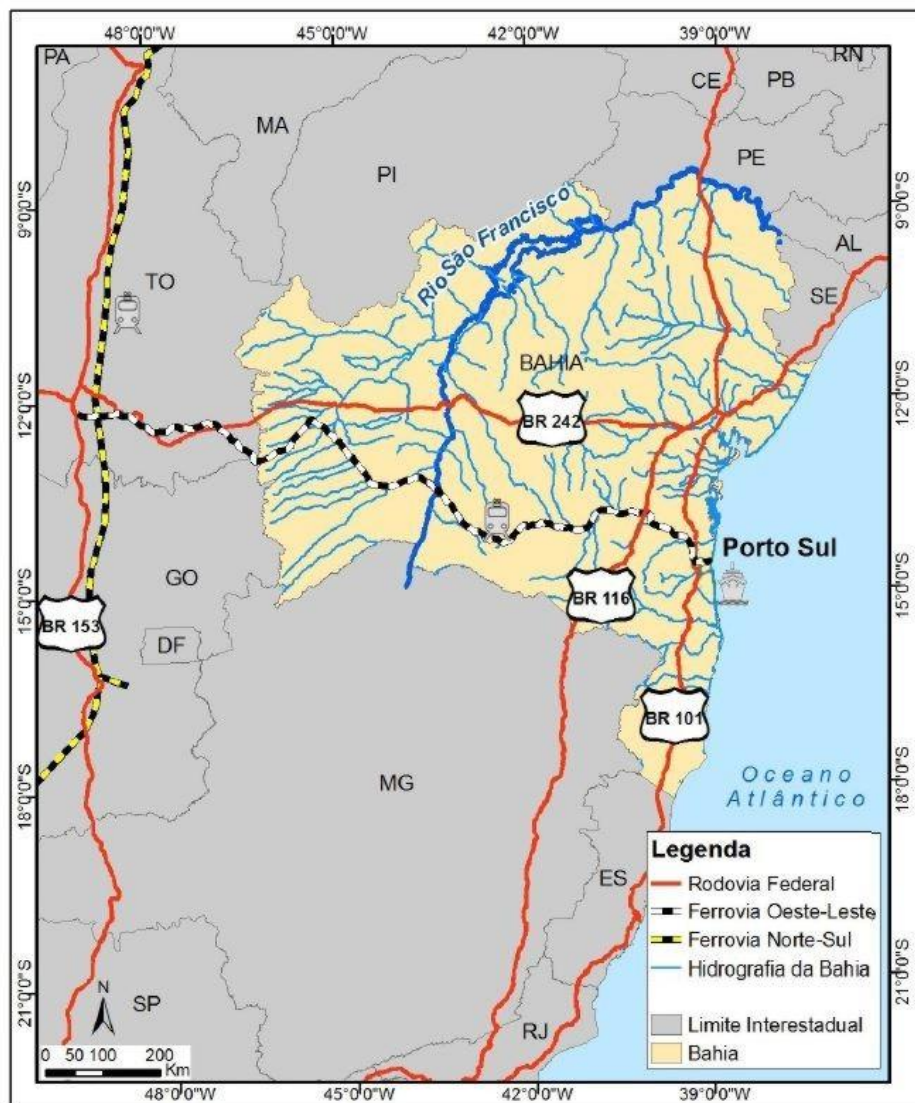


Fonte: Companhia de desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba (CODEVASF)

1.3.2.3 O Polo Portuário da Região Sul do Estado da Bahia – Porto Sul

O Porto Sul é o principal projeto de expansão portuária no Sul do Estado. A implantação do Porto Sul completa, essencialmente, a implantação da nova Ferrovia de Integração Oeste - Leste (FIOL). Foi selecionada a área de Aritaguá no município de Ilhéus. O mapa apresentado a seguir demonstra a localização do complexo portuário e industrial junto com os acessos rodoviários.

Figura 1-25 - Local previsto para o Porto Sul e acessos rodoviários



Ferrovia Leste-Oeste e Porto Sul
Fonte: Hydros/Orienta, 2011.

Fonte: Hydros/Orienta - 2011

A maior expectativa de carga centra-se no minério de ferro a ser explorado pela BAMIN, que deverá ter seu porto privado adjacente ao Porto Sul. Outras cargas importantes esperadas no Complexo são a soja e outros grãos, o etanol, o clinker, o carvão, os produtos siderúrgicos e outros minérios.

1.3.2.4 A Ferrovia de Integração Oeste-Leste

A Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) é o maior empreendimento ferroviário em implantação no Estado da Bahia e significará a abertura de uma nova possibilidade de deslocamento de cargas e pessoas no território.

Com 1,5 mil quilômetros de Ilhéus (BA) a Figueirópolis (TO), o traçado da ferrovia Oeste-Leste se estende por 1100 km, ligando o cerrado ao Porto de Ilhéus. Integrada à rede já existente da FCA, transportando especialmente as commodities agrícolas, tem como objetivo o escoamento do agronegócio e mineração do oeste do estado, consolidação e expansão dos mercados produtores que vêm se estruturando na região, além de atrair novos investimentos.

No município de Figueirópolis a FIOL fará conexão e intercâmbio com o Tramo Sul da Ferrovia Norte Sul, em bitola de 1,60m, e em Tanhaçu (BA) com a Ferrovia Centro Atlântica – FCA, onde será previsto construir um pátio de transbordo entre as duas bitolas. Dessa forma a FIOL interligará as regiões Norte, Centro-Oeste e Nordeste do País formando um corredor logístico de transporte.

Figura 1-26 – Ilustração do trajeto da FIOLE



Fonte: Agência T1 (<http://agenciat1.com.br/ministros-vistoriam-obras-do-pac-na-bahia/#>)

Além dos citados, o projeto da Ferrovia de Integração Oeste-Leste pretende estabelecer alternativas mais econômicas para os fluxos de carga de longa distância, redução dos custos de transporte de grãos, álcool e minérios destinados aos mercados internos e externos, aumento da produção agroindustrial da região, motivada por melhores condições de acesso aos mercados nacional e internacional, e melhoria da renda e a distribuição da riqueza nacional.

Ao todo, a FIOLE possui 13 lotes, sendo 10 na Bahia e 3 no Tocantins e corresponde a um investimento na ordem de R\$ 6 bilhões em recursos do Governo Federal. De acordo com o Ministério do Planejamento, o primeiro trecho em implantação tem 537 km verificar, constituindo a ligação do Porto Sul em Ilhéus a Caetité, a segunda etapa – de 485km – prevê-se a extensão da ferrovia entre Caetité até a cidade de Barreiras.

Os principais produtos a serem transportados pela FIOLE serão soja, farelo de soja, milho, algodão, açúcar, fertilizantes, combustíveis e minério de ferro. A ferrovia propiciará o aumento da competitividade dos produtos baianos e a viabilidade da expansão da área agrícola e de mineração de ferro e da bauxita. No transporte de minério de ferro, a Bahia Mineração (Bamin), com suas reservas de minério em

Caetité, tem forte interesse como usuária da ferrovia para o transporte previsto de 20 milhões de toneladas por ano.

A FIOIOL promoverá o desenvolvimento e exploração do setor mineral na Bahia, principalmente das jazidas de minério de ferro e bauxita existentes em sua área de influência, apontadas a seguir:

- Jazidas de minério de ferro localizadas em Caetité, com distância de cerca de 20 km da FIOIOL, em Caetité;
- Jazidas de minério de ferro localizadas na região de Erico Cardoso, com distância de cerca de 80 km da FIOIOL, em Brumado;
- Jazidas de minério de ferro de Itacaré localizadas em Jaguaquara e Presidente Tancredo Neves, com distâncias entre 20km e 80km da FIOIOL, na região entre Tanhaçu e Porto Sul;
- Jazidas de minério de ferro localizadas na região de Boquira, com distância de cerca de 100km da FIOIOL, em Brumado;
- Jazidas de minério de ferro localizadas na região norte de Minas Gerais, nas localidades de Salinas, Rio Pardo, Porteirinha e Grão Mongol, com distância entre 170km e 250km da FIOIOL em Brumado;
- Jazidas de Bauxita localizadas na região de Brumado.

Em agosto de 2012, o governo federal lançou o Programa de Investimentos em Logística: Rodovias e Ferrovias que prevê investimentos de R\$ 133 bilhões e irá contribuir para o desenvolvimento de um sistema de transporte adequado, moderno e eficiente no País. No modal de ferrovias, serão aplicados R\$ 91 bilhões na construção e modernização de 10 mil quilômetros de linhas férreas, sendo R\$ 56 bilhões em cinco anos e R\$ 35 bilhões em 25 anos.

O programa foi construído com base em três metas: a disponibilização de uma ampla e moderna rede de infraestrutura; a obtenção de uma cadeia logística eficiente e competitiva; e a modicidade tarifária. O novo modelo de concessão trará ferrovias em bitola larga, com alta capacidade de transporte de cargas, traçado geométrico otimizado e velocidade elevada. Com isso, será possível resgatar o transporte

PAEBahia - PLANO AEROVIÁRIO DO ESTADO DA BAHIA 2014

ferroviário como alternativa logística, com quebra de monopólio na oferta de serviços e redução de tarifas.

1.3.2.5 Projeto Sistema Viário Oeste

O projeto do Sistema Viário Oeste inclui a Ponte Salvador-Itaparica, de 11,7 quilômetros de extensão, é considerado de grande importância para o desenvolvimento da Bahia. Estima-se que a ponte é indutora de desenvolvimento econômico e social na capital e na ilha, e deve impulsionar o surgimento de um polo industrial e logístico.

O edital para a concessão da ponte deve estar programado de ocorrer no segundo semestre de 2014. A concessão do Sistema Viário Oeste deverá compreender a construção, operação, exploração e manutenção de ponte rodoviária ligando Salvador à Ilha de Itaparica; a duplicação, operação, exploração e manutenção da Ponte do Funil, entre os municípios de Vera Cruz e Nazaré; a duplicação, operação, exploração e manutenção da BA 001 no trecho entre a cabeceira da nova ponte, na Ilha de Itaparica, e a cidade de Nazaré; e a duplicação, operação, exploração e manutenção da BA 046, no trecho entre Nazaré e Santo Antônio de Jesus (entroncamento com a BR-101).

O projeto é compatível com a expansão do Porto de Salvador e com a viabilidade das operações portuárias no interior da Baía de Todos os Santos, garantindo ainda a implantação de estaleiros e grandes unidades industriais nos municípios do entorno da baía. Há expectativa de que, em 20 ou 30 anos, cerca de 250 a 300 mil novas residências sejam construídas, tornando as cidades em Itaparica uma extensão de Salvador.

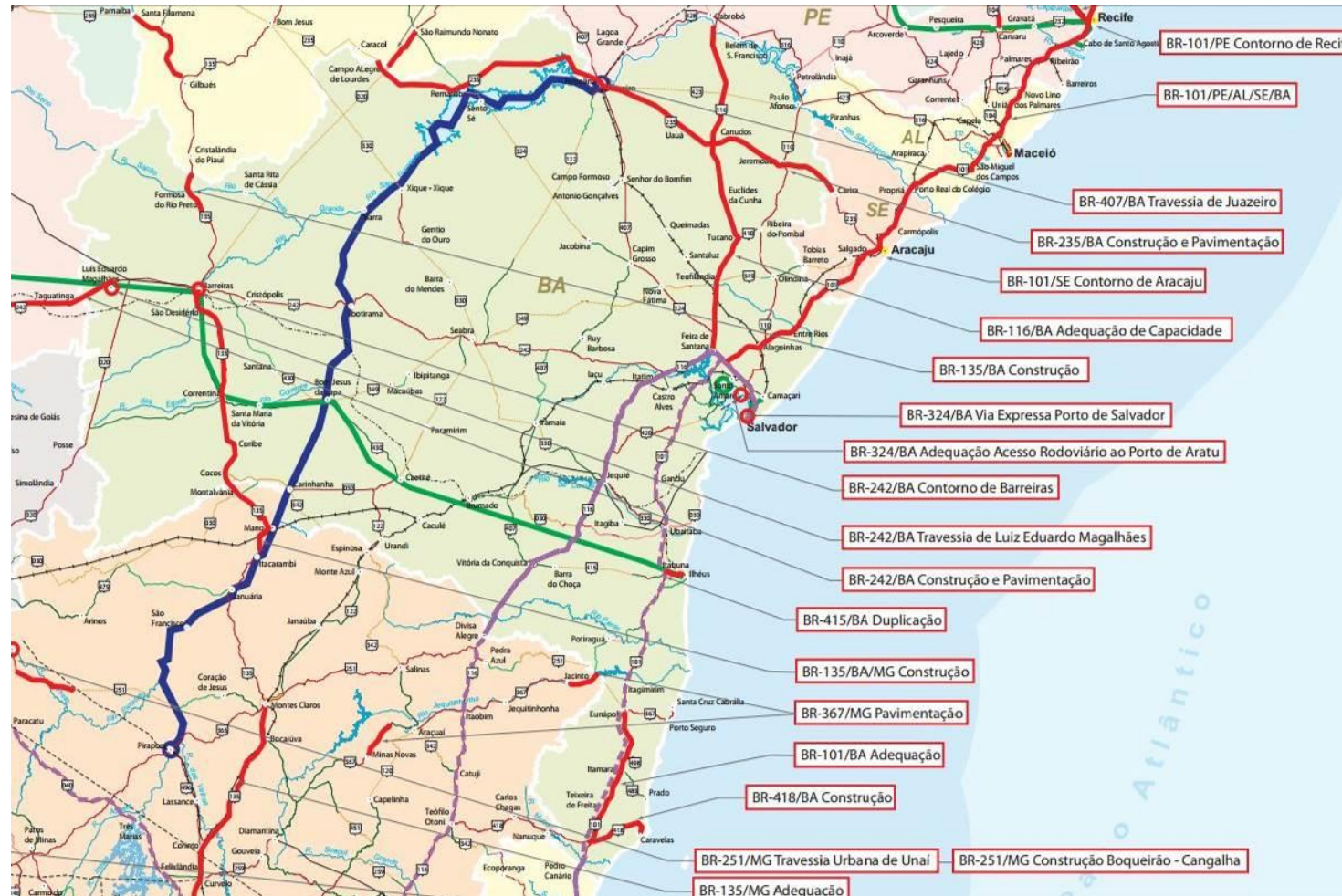
1.3.2.6 PAC 1 e 2

O Estado da Bahia foi contemplado dentro de diversos programas incluídos nos Programas de Aceleração do Crescimento 1 e 2 (2008 e 2011, respectivamente). Alguns projetos já foram mencionados anteriormente nesse documento quando vinculados à melhoria, ampliação ou recuperação de uma estrutura instalada, exceto no tocante à rede rodoviária devido ao montante de informações. Nesse subitem apresenta-se os projetos viários mais importantes pertencentes aos programas de investimento.

Em 2006 foi iniciada a obra do Contorno Ferroviário de São Félix-Cachoeira, ao sul do município de Feira de Santana. A obra, de 17 km de extensão, foi concebida de forma a solucionar um problema de circulação de trens, veículos e pedestres que existe há mais de 60 anos no trecho inserido entre os dois municípios.

As intervenções viárias no território baiano incluídas no PAC estão demonstradas na figura abaixo e sistematizadas na tabela em seguida. Cabe comentar que essas intervenções vêm atender à demanda gerada pelo grande volume de tráfego nas rodovias tanto de pessoas quanto de carga, e, sendo assim, impactam todo o sistema estrutural do Estado.

Figura 1-27 – PAC no território baiano



Fonte: Ministério dos Transportes

PAEBahia - PLANO AEROVIÁRIO DO ESTADO DA BAHIA 2014

Tabela 1-14 - PAC rodoviário na Bahia

Via	Intervenção	PAC	Município
BR 324/BA	Via Expressa ao Porto de Salvador	PAC 1	Salvador
BR 407/BA	Travessia	PAC 1	Juazeiro
BR 135/BA	Construção	PAC 1	Formosa do Rio Preto
BR 242/BA	Travessia	PAC II	Luis Eduardo Magalhães
BR 242/BA	Construção e pavimentação	PAC II	Luis Eduardo Magalhães
BR 242/BA	contorno	PAC II	Barreiras
BR 135/BA	Construção	PAC 1 *	São Desidério - Cocos
BR 235/BA	Construção e Pavimentação	PAC II	Jeremoabo - Juazeiro
BR 116/BA	Adequação de Capacidade	PAC II	Ibó – Feira de Santana
BR 101 / PE/SE/AL/BA	Adequação	PAC 1 *	Alagoinhas e entre rios
BR 423/BR	Via expressa porto de Salvador	PAC 1 *	Salvador
BR 415/BA	Duplicação	PAC II	Ilhéus - Itabuna
BR 101/BA	Adequação	PAC II	Caravelas – Porto Seguro
BR 418/BA	Construção	PAC 1 *	Caravelas – e BR 101

*Entrega após 2010

Fonte: Ministério dos Transportes

1.4 OS MUNICÍPIOS FRENTE ÀS NECESSIDADES DE TRANSPORTE E NÍVEIS DE CENTRALIDADE

Em 2007, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) desenvolveu um estudo chamado Regiões de Influência das Cidades (REGIC) com o objetivo de conhecer os relacionamentos entre as cidades brasileiras com base na análise dos fluxos de bens e serviços, definir a hierarquia dos centros urbanos de modo a identificar os pontos do território a partir dos quais são emitidas decisões e é exercido o comando em uma rede de cidades¹².

¹² IBGE, Regiões de Influência das Cidades, 2007

Em 2011 a Secretaria de Desenvolvimento Urbano da Bahia – SEDUR, através da Superintendência de Gestão Territorial Diretoria de Planos Territoriais, desenvolveu o Estudo da Rede Urbana da Bahia. No modelo da análise desenvolvida no REGIC, o documento caracteriza a rede urbana estadual, considerando dados relacionados à dinâmica urbana complementares aos contemplados pelo IBGE, analisando a quantidade das variáveis selecionadas existentes em cada cidade e também a qualificação destas, visando estabelecer a diferenciação entre os centros que apresentam os mesmos tipos de fixos¹³.

Esses documentos foram considerados como referência estratégica para compreensão do papel dos municípios no contexto estadual e o desenvolvimento deste item contempla a análise apresentada no Estudo de Rede Urbana aos dados de sistema de transporte e socioeconômica para identificação dos principais aspectos tocantes aos municípios do PAEBahia.

1.4.1 HIERARQUIA DOS MUNICÍPIOS A PARTIR DO REGIC

Considerando que o estudo desenvolvido pelo SEDUR em 2011 teve como ponto de partida a análise desenvolvida pelo IBGE, cabe apresentar, de maneira objetiva, a hierarquia estabelecida entre os municípios contemplados pela revisão do PAEBahia.

A análise da estrutura apresentada indica que a grande maioria dos municípios em destaque no PAEBahia tem pouca ou nenhuma centralidade em relação aos demais; dos 77 municípios, 58 são classificados como Centro Local, ou seja, cidades cuja centralidade e atuação não extrapolam os limites do seu município, servindo apenas aos seus habitantes, têm população predominantemente inferior a 10 mil habitantes.¹⁴ Com um pouco mais de relevância na rede de municípios, 18 estão classificados como *Centro de Zona*, localidades de porte pequeno e com atuação restrita à sua área imediata e exercício de funções de gestão elementares.

Os municípios classificados como *Centro Sub-Regional* têm atividades de gestão menos complexas, com área de atuação mais reduzida e relacionamentos com centros externos à sua própria rede apenas com as três metrópoles nacionais (São Paulo, Rio de Janeiro e Salvador).

¹³ SEDUR/BA, Estudo da Rede Urbana da Bahia, 2011

¹⁴ IBGE, Regiões de Influência das Cidades, 2007

Nessa classificação encontram-se 8 municípios do PAEBahia - Bom Jesus da Lapa, Itaberaba, Valença, Guanambi, Irecê, Jacobina, Jequié e Teixeira de Freitas.

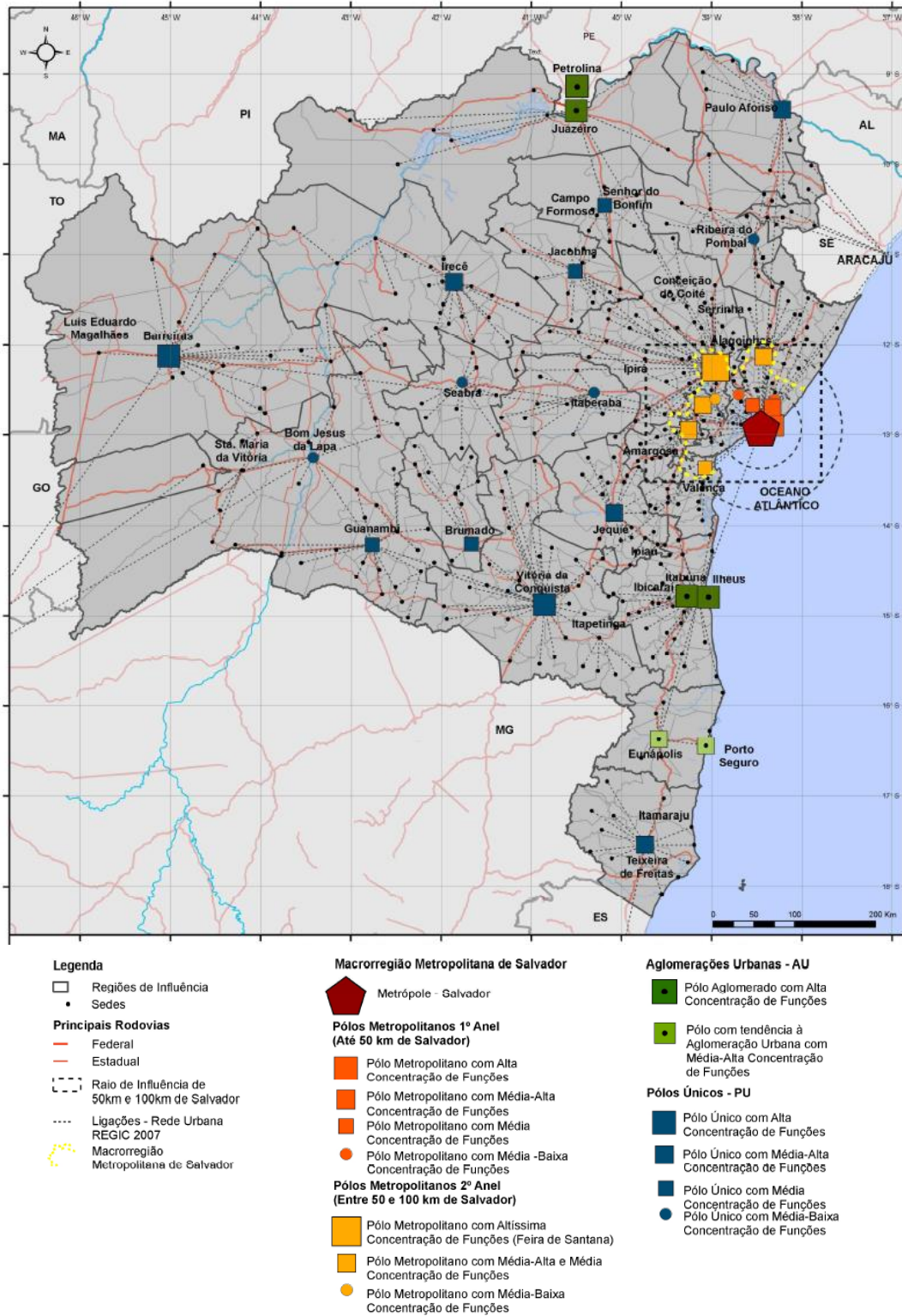
Capital Regional é a maior hierarquia alcançada dentre os municípios do PAEBahia, de acordo com o REGIC - Barreiras, Feira de Santana, Itabuna, Juazeiro/Petrolina e Vitória da Conquista - relacionando-se com o estrato superior da rede urbana, metrópole nacional, e com capacidade de gestão no nível imediatamente inferior ao das metrópoles, têm área de influência de âmbito regional, sendo referidas como destino, para um conjunto de atividades, por grande número de municípios.

1.4.2 REGIÕES DE INFLUÊNCIA E POLOS DE ATRAÇÃO

O Estudo desenvolvido pela SEDUR em 2011 considera o destino dos principais fluxos para a determinação dos polos de atração e regiões de influência à qual fazem parte os municípios da Bahia. A polarização das relações urbanas exercida por um município dentro de uma região aponta a importância das ligações estabelecidas com os demais. Essa situação é evidenciada, por exemplo, em Salvador, Feira de Santana, Vitória da Conquista, Itabuna, que concentram uma quantidade expressiva de deslocamentos devida à presença de produtos e serviços não existentes em outras localidades.

A análise dos equipamentos e deslocamentos entre os municípios do Estado da Bahia apontou 22 regiões de influência, 20 no estado da Bahia, uma em Sergipe e outra em Goiás. Destaca-se os municípios pertencentes ao PAEBahia dentro de cada área de influência conforme figura abaixo.

Figura 1-28 - Regionalização por Regiões de Influência e polos/centralidades



Fonte: Estudo da Rede Urbana da Bahia – 2011

Dentre os polos atratores estabelecidos, 10 dos 22 são municípios dotados de aeródromos e, portanto, objeto de atenção nesse documento: Barreiras, Feira de Santana, Guanambi, Irecê, Itaberaba, Jacobina, Jequié, Teixeira de Freitas, Valença e Vitória da Conquista.

Cabe comentar que a RI de Salvador tem os percentuais demográficos mais elevados da Bahia, com 4.590.405 habitantes e quase 92% de população urbana, o que representa 42% da população urbana do Estado. Por outro lado, a RI de Feira de Santana abrange o maior número de cidades – 54 -, é a segunda em população total e detém a maior população rural do Estado.

Os municípios localizados no nordeste do Estado da Bahia tem como polo atrator o município de Aracaju, por sua vez inserido na área polarizada por Salvador; enquanto o município de Correntina é polarizado por Goiânia. As localidades da RI de Teixeira de Freitas, ao Sul do estado, são polarizadas principalmente por Vitória (ES).

Conforme comentado anteriormente, a polarização de uma região em direção a um polo atrator se dá tanto pelas ligações físicas estabelecidas quanto pelos equipamentos inseridos nas localidades. A complexidade, ou especificidade, dos equipamentos também gera deslocamentos. O Estudo da Rede Urbana da Bahia verificou que Salvador é o centro urbano com maior concentração de funções, exercendo influência por todo o estado. Feira de Santana fica em segundo lugar no ranking de oferta de variáveis, seguida a uma distância considerável por Vitória da Conquista e Barreiras, conforme apresentado pela figura abaixo.

Figura 1-29 - Concentração de níveis de variáveis BA

Nº	Município	Somatória	Níveis Hierárquicos	Comércio raro	Serviço raro	Bancos		Saúde			Ensino Superior			Gestão
						Agência bancária	Volume de ativos	Médicos	Equip. médicos	Especial. médicas	Cursos graduação	IES	Cursos pós graduação	
1	Salvador	55	1											
2	Feira de Santana	45	2											
3	Vitória da Conquista	38	3											
4	Barreiras	34	3											
5	Lauro de Freitas	33	3											
6	Ilhéus	32	3											
7	Itabuna	32	3											
8	Alagoinhas	29	4											
9	Camaçari	29	4											
10	Jequié	27	4											
11	Juazeiro	26	4											
12	Teixeira de Freitas	25	4											
13	Cruz das Almas	24	4											
14	Eunápolis	24	4											
15	Santo Antônio de Jesus	23	4											
16	Paulo Afonso	22	4											
17	Irecê	21	4											
18	Guanambi	20	5											
19	Luís Eduardo	20	5											
20	Porto Seguro	19	5											
21	Senhor do Bonfim	19	5											
22	Valença	18	5											
23	Brumado	17	5											
24	Itapetinga	17	5											
25	Simões Filho	17	5											
26	Candeias	16	5											
27	Itamaraju	16	5											
28	Jacobina	16	5											
29	Itaberaba	15	6											
30	Ipiaú	14	6											
31	Bom Jesus da Lapa	13	6											
32	Santo Amaro	13	6											
33	Serrinha	13	6											
34	Cachoeira	12	6											
35	Ipirá	12	6											
36	Amargosa	11	6											
37	Campo Formoso	11	6											
38	Conceição do Coité	11	6											
39	Dias d'Ávila	11	6											
40	Ibicaraí	11	6											
41	Ribeira do Pombal	11	6											
42	Santa Maria da Vitória	11	6											
43	Seabra	11	6											

Legenda:



Nota: Aparecem na classificação os municípios que apresentam pelo menos a existência de uma variável selecionada de acordo com os cortes estabelecidos. As hierarquias 1, 2, 3, 4, 5 e 6 correspondem respectivamente à Metrópole, Polo Estadual, Polo Regional, Polo Sub-regional, Polo Local e Centro Local.

Fonte: Estudo da Rede Urbana da Bahia – 2011

A partir da identificação da presença de equipamentos e da polaridade exercida pelos municípios estabeleceu-se a classificação dos centros urbanos apresentada abaixo. Novamente, destacam-se os municípios pertencentes ao PAEBahia.

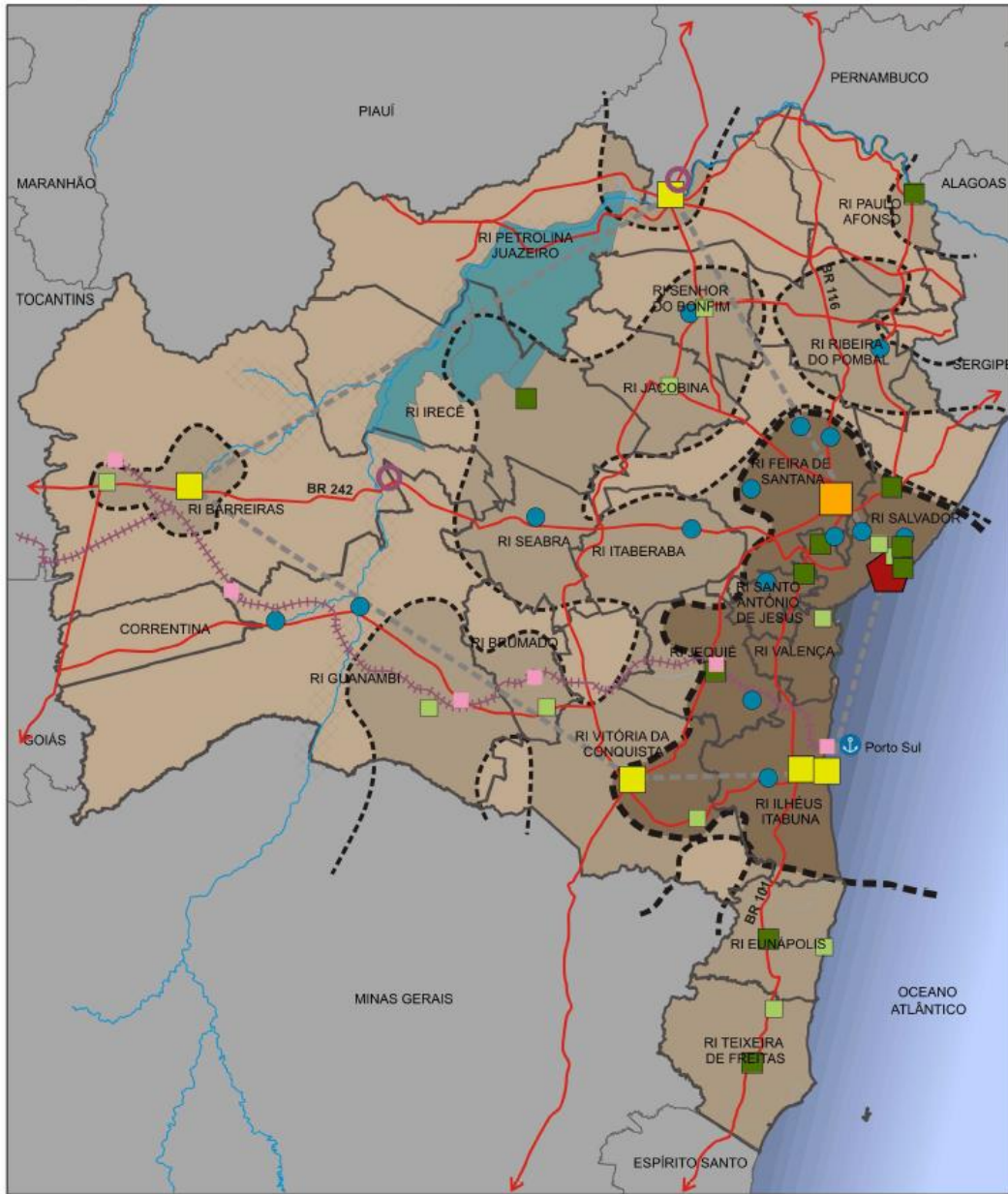
- Metrópole: Salvador
- Polo Estadual: **Feira de Santana**
- Polo Regional: **Vitória da Conquista, Barreiras**, Ilhéus, Juazeiro e Itabuna.
- Polo Sub-regional: Alagoinhas, Camaçari, **Jequié, Teixeira de Freitas**, Cruz das Almas, Eunápolis, Lauro de Freitas, Santo Antônio de Jesus, Paulo Afonso e **Irecê**.
- Polo Local: **Guanambi, Luís Eduardo Magalhães, Porto Seguro**, Senhor do Bonfim, **Valença**, Brumado, **Itapetinga**, Simões Filho, Candeias, Itamaraju e **Jacobina**.
- Centro Local: **Itaberaba, Ipiaú, Bom Jesus da Lapa**, Santo Amaro, Serrinha, Cachoeira, Ipirá, **Amargosa**, Campo Formoso, Conceição do Coité, Dias d'Ávila, Ibicaraí, Ribeira do Pombal, **Santa Maria da Vitória** e Seabra.
- Núcleo: Demais municípios, ou seja, localidades que obtiveram nível de concentração abaixo dos cortes estabelecidos.

1.4.3 ESPACIALIDADES DA REDE URBANA

A ocupação do estado da Bahia, assim como ocorrido na maior parte do país, se deu desde o litoral e avançou no sentido Leste-Oeste. Esse, entre outros fatores como as características ambientais do território, justifica a proximidade de centros urbanos nas áreas de ocupação mais antiga e distância crescente entre eles de acordo com o distanciamento da costa.

O estudo desenvolvido pela SEDUR determinou três seções territoriais pela concentração de núcleos urbanos – uma de alta densidade de polos, outra de média densidade e a terceira de polos distantes e, portanto, menor presença de centros que apresentam forte reunião de funções urbanas. As três áreas organizam-se de maneira radial e linear à costa do Atlântico, sendo a primeira referente à faixa de 100 km do litoral, a segunda referente à faixa entre 100 km e 500 km do litoral e a terceira entre os 500 km até o limite interior da Bahia com os estados de Minas Gerais, Goiás, Tocantins, Maranhão, Piauí e Pernambuco, conforme descrito pelo Estudo da Rede Urbana da Bahia e demonstrado pela figura abaixo.

Figura 1-30 – Compartimentação a partir da densidade de polos atratores



Legenda

Classificação Centros Urbanos	<ul style="list-style-type: none"> □ Regiões de Influência — Principais Rodovias — Federal — Estadual +++ Ferrovia ■ Estação de Transbordo Ferroviário ■ Área de Alta Densidade de Pólos ■ Área de Média Densidade de Pólos ■ Áreas Distantes dos Pólos Principais 	<ul style="list-style-type: none"> ▨ Rios Navegáveis ○ Estação de Transbordo Fluvial ■ Projeto de Irrigação do Baixio Irecê ⚓ Porto
<ul style="list-style-type: none"> ■ MetrÓpole ■ PÓlo Estadual ■ PÓlo Regional ■ PÓlo Subregional ■ PÓlo Local ● Centro Local 		

Fonte: Estudo da Rede Urbana da Bahia – 2011

O estudo desenvolvido pela SEDUR apresenta ainda uma compartimentação para o território baiano a partir da condição urbana dos municípios. Considerando a capacidade de atendimento à demanda de alguns aspectos como cobertura de energia elétrica, abastecimento de água e esgotamento sanitário, além dos índices de população urbana, densidade demográfica e participação isolada do PIB de serviços ou da indústria, foram estabelecidos critérios para divisão do território em 4 categorias de condição, entre elevada, média, baixa e precária. O texto coloca que:

“A existência desses fatores em oferta suficiente para atender a demanda, caracteriza as cidades que detêm as condições de manutenção e reprodução da vida urbana. Assim, a condição urbana é a conjugação de uma série de variáveis que em função da sua disponibilidade e oferta repercutem em melhores ou piores condições de vida da população que habita as cidades.”¹⁵

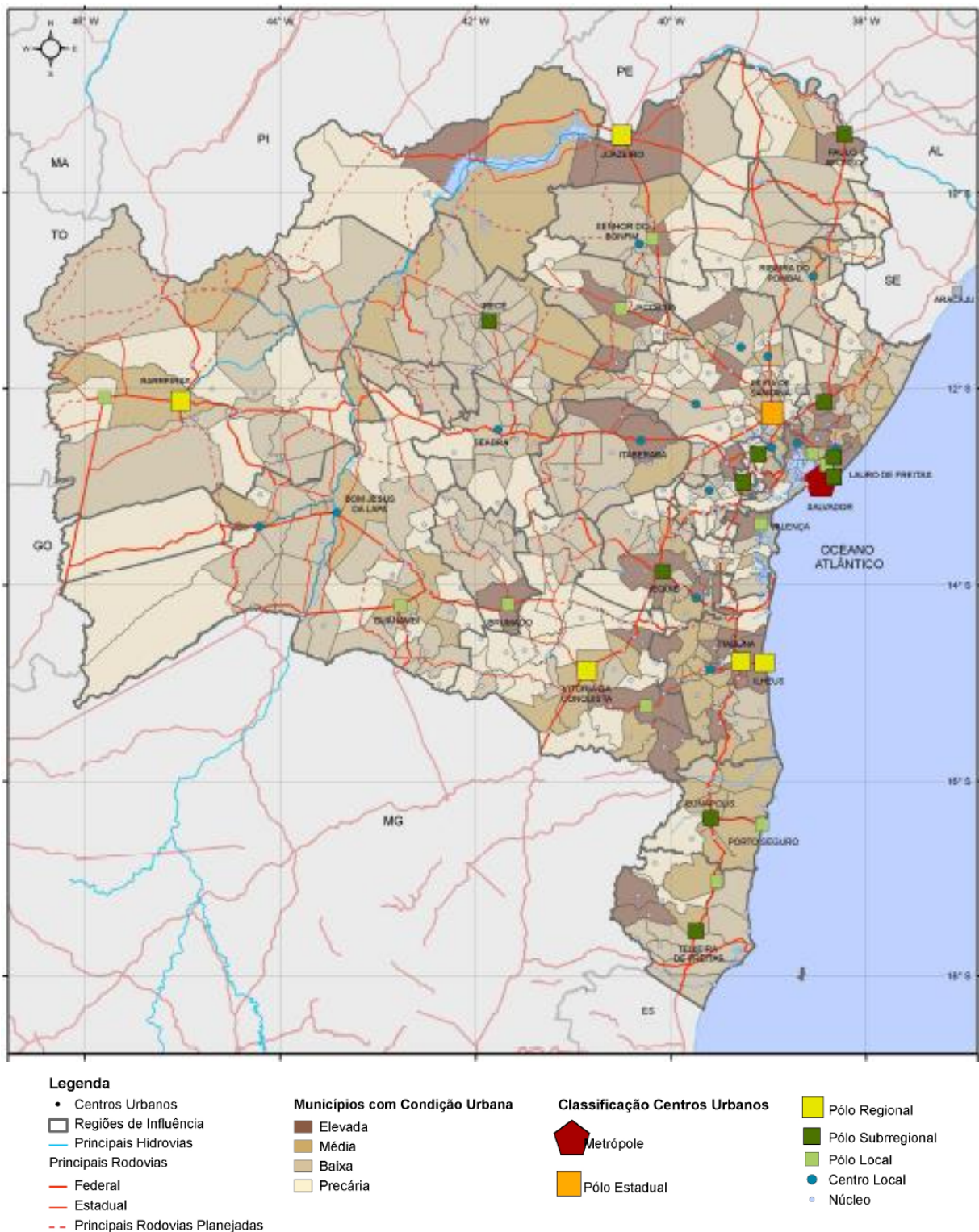
O resultado dessa classificação revela uma distribuição bem desigual no território da Bahia. Somente os municípios da Alta e Média densidade de polos obtiveram índices para a categoria de condição urbana elevada, principalmente localizadas no entorno de Salvador e Ilhéus-Itabuna. A condição urbana média também é praticamente restrita às áreas de Alta Densidade e Média Densidade de Polos, como Barreiras, Guanambi, Irecê e Vitória da Conquista. Quando existente nas Áreas Distantes de Polos, ocorre principalmente ao longo do rio São Francisco.

A condição urbana classificada como baixa está presente em todas as regiões do território baiano, porém em maior escala nas RI de Irecê, Brumado, Seabra e Itaberaba, inseridas no domínio da Caatinga e aquelas à oeste do rio São Francisco, no Cerrado, além disso, do Extremo Sul do Estado. Os municípios de condição urbana precária também estão presentes em várias regiões do estado. Destacam-se as Ri onde a concentração desses municípios compõe grandes extensões de baixo atendimento urbano à população das cidades: RI de Aracaju, Vitória da Conquista, Valença, Guanambi, Barreiras e Feira de Santana.

A figura abaixo ilustra a distribuição dos municípios no território baiano a partir da categorização por condição urbana.

¹⁵ Estudo da Rede Urbana da Bahia. Secretaria de Desenvolvimento Urbano da Bahia – SEDUR, 2011

Figura 1-31 - Municípios por condição urbana



Fonte: Estudo da Rede Urbana da Bahia – 2011

Cabe comentar que embora a condição urbana possa não ser diretamente atrelada à infraestrutura de transportes, essa caracterização aponta, entre outros fatores, a atenção ao desenvolvimento e estruturação das regiões, reflete a política pública historicamente implantada e sugere a vulnerabilidade das populações urbanas, principal grupo de grandes deslocamentos. Áreas de condição urbana mais precária tem menos capacidade de atração fluxos e menor dinâmica de deslocamento de passageiros.

1.4.4 OS MUNICÍPIOS NA REDE URBANA ESTADUAL

A partir das análises apresentadas nesse item identifica-se que a rede urbana da Bahia é praticamente restrita aos municípios do território estadual, sem grande dependência dos estados vizinhos; ao contrário, Salvador exerce polaridade em relação à capital vizinha, Aracaju.

A independência em relação aos demais estados não garante que a população dos municípios da rede baiana possa dispender de grandes deslocamentos para polos distantes. Na região Oeste do estado, os municípios apresentam fragilidade em oferta de serviços básicos e quase ausência de serviços especializados, baixa densidade de ocupação e pouca qualidade urbana, o que produz a necessidade de acesso a outras localidades para atender a demandas reprimidas.

A rede urbana baiana apresenta uma fragilidade no tocante às relações hierárquicas entre os municípios das RI. Não há grande continuidade linha de polaridade (Núcleo - Centro Local - Polo Local - Polo Sub-regional - Polo Regional - Polo Estadual – MetrÓpole) e em quase a totalidade das estruturas dão-se *saltos hierárquicos*, o que produz reforço da importância de polaridades já bastante relevantes em detrimento do fortalecimento de municípios em escala intermediária e de atendimento regional, proporcionando aumento dos deslocamentos, ao invés de diminuição.

A necessidade de deslocamento para acesso a serviços também pode ser balizada pela relação entre a presença de centros que exercem alguma centralidade por RI e a área das RI. Nesse sentido, as Regiões de Influência a Leste – Santo Antônio de Jesus, Valença, Jequié, Ilhéus-Itabuna, Eunápolis e Salvador estão na faixa situada abaixo de 7.500 km²/centralidade. Ainda na porção Leste do território baiano, Salvador e Feira de Santana tem melhores condições em termos de número de centralidades posicionadas de forma a dar suporte urbano à população produzir sem grandes deslocamentos.

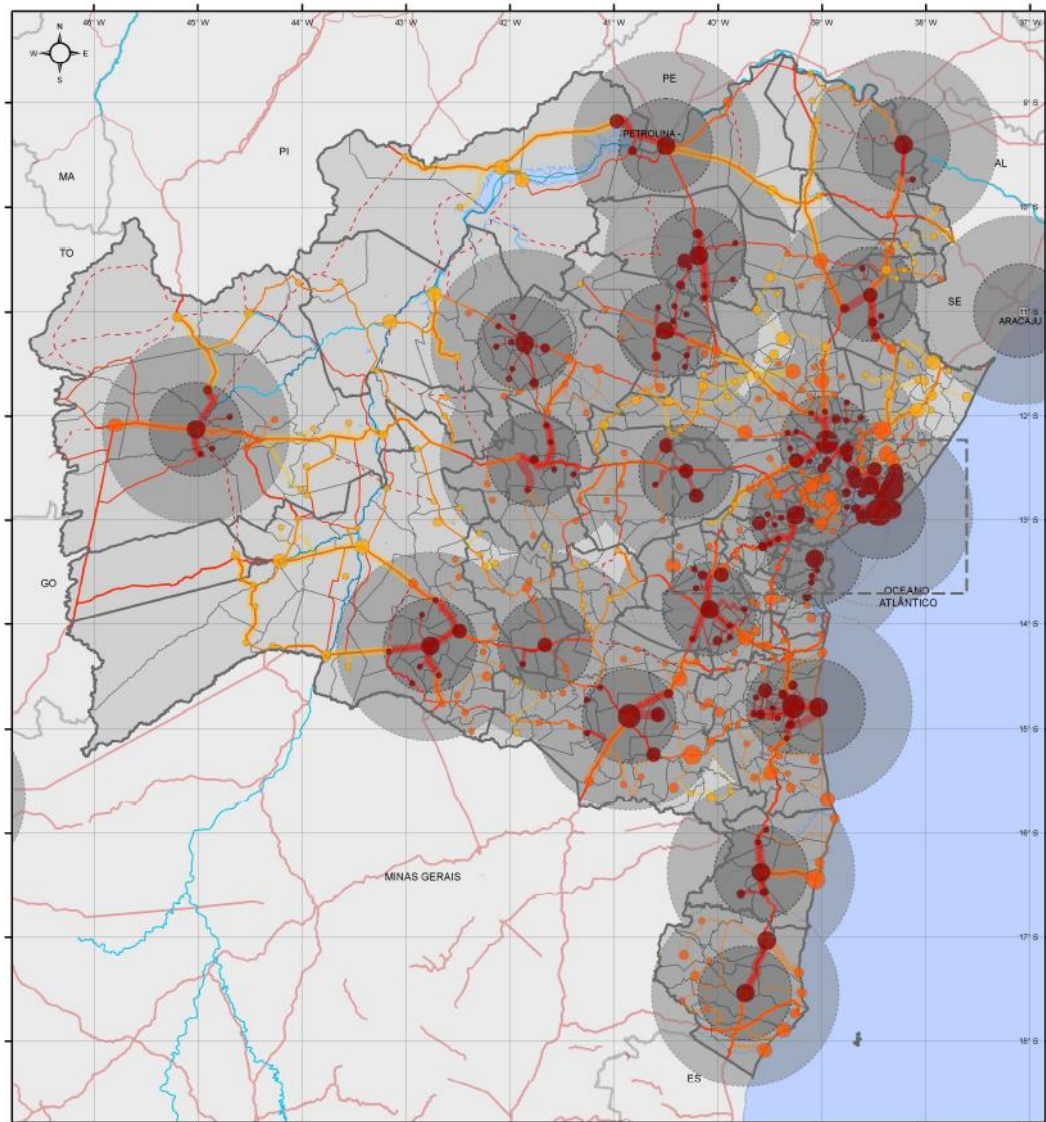
Por outro lado, as RI de Juazeiro e Irecê tem, respectivamente, 58.781,00 km² e 46.855 km² por centralidade, a RI de Barreiras na terceira pior condição, tem 2 centralidades para uma área de

87.711 km² (29.237,00 km²/centralidade), e as RI de Guanambi e Vitória da Conquista possuem áreas médias de 25.719,67 km² e 20.962 km² por centralidade.

A partir da definição de que 50 km constituem a distância máxima ideal percorrida diariamente para trabalho e estudo pelas pessoas, o Estudo de Redes Urbanas apresenta um mapa de distâncias-raios de influência (50km, 51 a 100 km e acima de 100km) a partir das cidades polos das 22 RIs do Estado da Bahia, apresentado em seguida.

A imagem abaixo considera outras duas variáveis - população urbana do município para caracterizar o tamanho do centro urbano e a infraestrutura viária de melhor acessibilidade aos polos.

Figura 1-32 – Distâncias relativas do polo principal da RI



Legenda

Regiões de Influência

Principais Hidrovias

Principais Rodovias

Federal

Estadual

Principais Rodovias Planejadas

Raios de influência do município pólo

Até 50 Km do município pólo

Entre 50 e 100 Km do município pólo

Mais de 100 Km do município pólo

Representação dos Centros Urbanos Municipais* :

1 - Proximidade com o Município Pólo

Alta

Média

Baixa

2 - População Urbana

Acima de 500.000 hab.
Entre 200.000 a 500.000 hab.
Entre 50.000 a 200.000 hab.
Entre 10.000 a 50.000 hab.
Até 10.000 hab.

Representação das Interligações dos Centros Urbanos* :

1 - Proximidade do Município Interligado

Alta

Média

Baixa

2 - Rodovia da Interligação

Federal

Federal e Estadual

Estadual

* - As representações dos Centros Urbanos e suas Interligações são formadas pelas legendas de cor (1- ambas pela proximidade) e pelas legendas referentes a dimensão dos símbolos (2- respectivamente círculos representando a população urbana e linhas representando a rodovia da interligação).

Fonte: Estudo da Rede Urbana da Bahia – 2011

A imagem anterior claramente indica 3 configurações territoriais:

1. Agrupamento de centros urbanos próximos a Salvador, cujos raios de influência se sobrepõem na medida inferior a 50 km. A mesma fusão pode ser observada no caso de Ilhéus e Itabuna, que se constituem em uma Região de Influência única.
2. Área entre o entorno desses dois agrupamentos e os limites da bacia do rio São Francisco, onde a região dos centros urbanos se sobrepõem na medida de raios de influência inferiores a 100 km, por vezes acima da faixa de 50 km e por outras não, e portanto, mais rarefeitas em relação à primeira situação.
3. Porção territorial mais a Oeste, região cuja necessidade de deslocamento até os polos principais ultrapassam a distância de 100km, com exceção do raio de influência de 100km exercida por Barreiras.

A produção de uma maior homogeneização do território baiano depende amplamente de ações de integração, principalmente física, entre os centros de maior relevância. Nesse sentido seria possível contemplar a instalação de demais ferrovias ou o melhor aproveitamento da hidrovía do São Francisco, porém historicamente, na Bahia como no restante do território nacional, o modal rodoviário recebe destaque nos investimentos e iniciativas de desenvolvimento, tanto no tocante a passageiros quanto no tocante a cargas.

Entre as medidas prioritárias de integração estadual destaca-se o fortalecimento das infraestruturas viárias garantindo maior conexão entre os polos urbanos localizados na região central do Estado, solidificando um arco de integração entre os centros urbanos de Irecê, Seabra, Xique-Xique, Ibotirama, Bom Jesus da Lapa, Guanambi e Brumado.

O maior exemplo da priorização do modal rodoviário dentro do território baiano é Feira de Santana. Atualmente a segunda maior cidade da Bahia, recebe 74% do fluxo de cargas do estado e é reconhecida por dispor do maior entroncamento rodoviário do Nordeste. Localizada a 100 quilômetros da capital Salvador, o município é considerado como possível ponto de apoio ao aeroporto de capital, que possui restrições para a construção de uma segunda pista de pouso.

Cabe comentar alguns pontos que tem grande potencial de alteração na atual estruturação da rede urbana baiana:

- A implementação da Ferrovia Oeste-Leste atravessará áreas de menores densidades no sentido do litoral para o interior, com destaque para Barreiras, Caetité e Ilhéus, além de Luís Eduardo Magalhães, Correntina, Brumado e Jequié, e essas regiões podem adquirir maior relevância.
- O maior aproveitamento logístico do rio São Francisco, a partir do corredor intermodal longitudinal terá grande influência em Juazeiro e em Irecê no encontro com a BR-242.
- O Projeto de Irrigação do Baixio de Irecê, com grande aumento da dinâmica econômica regional, influenciando os centros urbanos de Xique-Xique, Itaguaçu da Bahia, Jussara e Sento Sé.

A perspectiva de expansão da produção agrícola no oeste com destaque para soja, milho, algodão, e frutas implica no crescimento da necessidade de suprimento de insumos agrícolas e de escoamento da produção. Atualmente as movimentações desde a região Oeste se dão por caminhões e a principal via de escoamento utilizada é a BR242, em função da incipiência de alternativas logísticas intermodais economicamente viáveis. Tendo em vista as características físicas dos produtos transportados (granéis sólidos) e as necessidades logísticas de manuseio e armazenagem, além da distância de aproximadamente 900 km entre Barreiras e Ilhéus ou Salvador, fica evidente a necessidade de investimento em alternativas para este modo de transporte em termos de custos e consumo de energia.

Cabe ressaltar que apesar de bastante relevante em relação ao nível de centralidade e importância econômica dos municípios, a produção agropecuária e de produtos de grande porte não estabelece uma relação tão direta com o mercado e a necessidade de transporte aéreo devido ao custo. Embora o transporte de cargas do Estado da Bahia necessite de maior estruturação e aumento do potencial intermodal de deslocamento, trata-se principalmente de inserir os modos ferroviário e hidroviário como alternativas, e não transporte aéreo.

1.5 TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

O modal de Transporte Rodoviário Interestadual Coletivo de Passageiros desenvolveu-se como sistema ao longo dos últimos 60 anos, assumindo as proporções que o tornaram, até a última década, um dos setores de maior destaque na economia baiana. O Plano Nacional de Logística de Transporte, desenvolvido pelo Centro de Excelência em Engenharia de Transportes (CENTRAN) em 2007 pontua que:

“A análise de longo prazo, considerando em separado a evolução de linhas semi-urbanas e de longo percurso (superior à 75 km), apresenta as seguintes conclusões - entre 1982 e 2004, o movimento das linhas semi-urbanas passou de 22,2 para 68,9 milhões de passageiros/ano – um crescimento de 210,4%; no mesmo período, o movimento das linhas de percurso maior que 75 km passou de 63,7 para 67,4 milhões de passageiros/ano – com aumento de menos de 6% em 22 anos e seguidos decréscimos desde 2001.”¹⁶

Em 2011 a Superintendência de Transportes- SUPET, da Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia - SEINFRA desenvolveu o Plano Diretor do Sistema de Transporte de Passageiros do Estado da Bahia (PDSTRIP) que levantou os principais aspectos referentes ao deslocamento de pessoas por rodovias no Estado da Bahia através de pesquisa *Cordon Line* e *Pesquisa de Origem – Destino* destacando:

- Avaliação dos terminais rodoviários no tocante à infraestrutura, segurança, acessibilidade, contagem de ônibus e vagas.
- Cadastramento dos itinerários das linhas intermunicipais e terminais atendidos, e distribuição espacial das linhas no território.
- Base rodoviária do Estado, com informações sobre pavimentação e estado de conservação das vias, e valores estimados de velocidade nas rodovias.
- Estimativa de carregamento da rede.

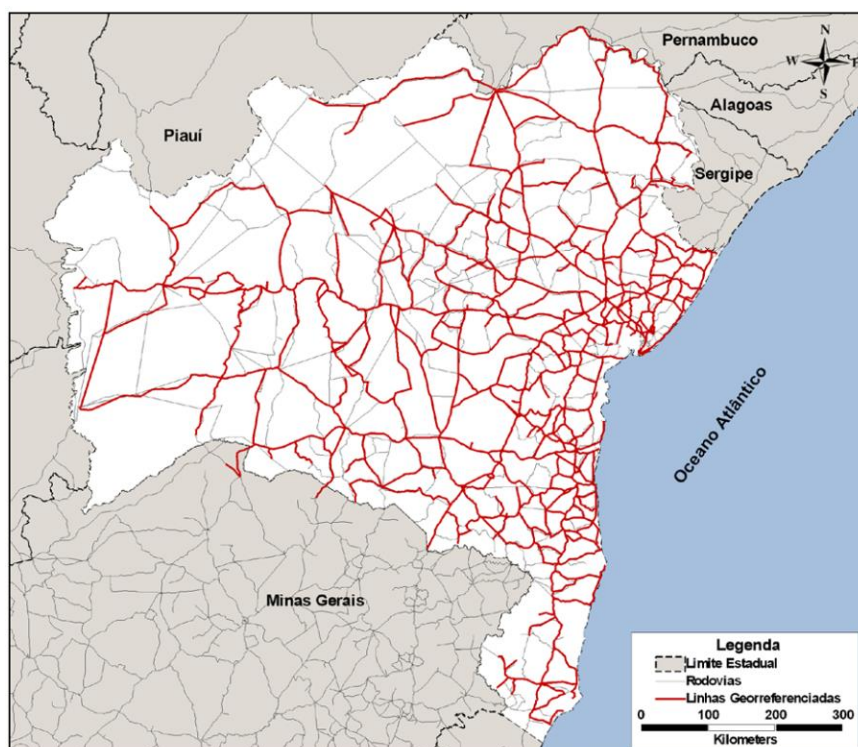
¹⁶ Plano Nacional de Logística de Transporte, CENTRAN, 2007

- Definição da faixa estadual de tempo para acesso aos municípios polo:
 - Salvador, Alagoinhas, Barreiras, Cruz das Almas, Feira de Santana, Itabuna, Irecê, Itaberaba, Jacobina, Jequié, Juazeiro, Paulo Afonso, Ribeira do Pombal, Santo Antônio Jesus, Seabra, Teixeira de Freitas, Valença, Vitória da Conquista.

O levantamento realizado pela SUPET foi tomado como base para a análise desenvolvida nesse item, complementado por informações provenientes da Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia (AGERBA), do Anuário Estatístico da Bahia publicado pelo Detran e por demais pesquisas de Origem/Destino desenvolvidas recentemente nas vias estruturantes do Estado da Bahia.

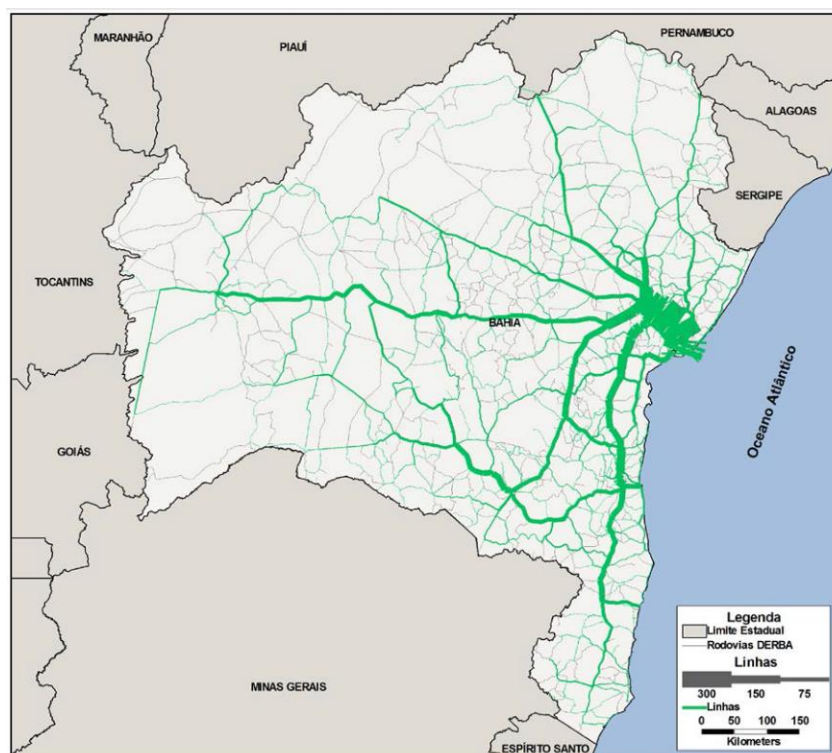
O PDSTRIP apresentou o georreferenciamento das linhas intermunicipais nas rodovias do estado e a distribuição das mesmas a partir da estruturação do sistema, resultando nas duas imagens apresentadas a seguir.

Figura 1-33 - Linhas georreferenciadas na base de rodovias



Fonte: Plano Diretor do Sistema de Transporte de Passageiros do Estado da Bahia, 2011

Figura 1-34 - Distribuição espacial das linhas

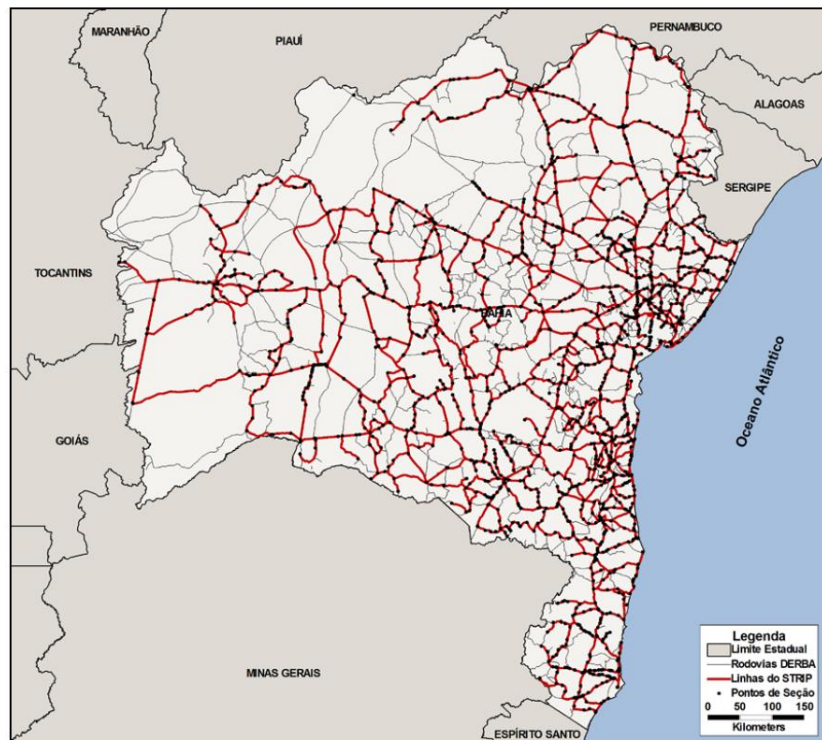


Fonte: Plano Diretor do Sistema de Transporte de Passageiros do Estado da Bahia, 2011

A figura de georreferenciamento das linhas intermunicipais de transporte de passageiros indica a cobertura de quase todo o território baiano, com ausência apenas no setor Norte, porém fica clara a diferença de atendimento entre a região litorânea e o crescente espaçamento do serviço em direção ao Noroeste, onde a malha se torna mais aberta. Esse aspecto é reforçado através da análise da figura de distribuição das linhas, através da qual fica evidente a importância de Salvador, do Eixo Norte-Sul da BR 101 e o protagonismo da BR 242 na ligação Leste-Oeste entre Barreiras e a região que envolve Feira de Santana e Salvador.

O atendimento do sistema de transporte intermunicipal é ilustrado, também pela presença de terminais e pontos de parada, definidos pela determinação de preço de passagem específico até a localidade. A figura abaixo apresenta as linhas e os pontos de parada e terminais, denominados pontos de seção. Novamente é possível observar a concentração de pontos em torno de Salvador, Feira de Santana e ao longo do eixo Norte-Sul da região costeira, e a diluição do atendimento em relação ao interior do estado.

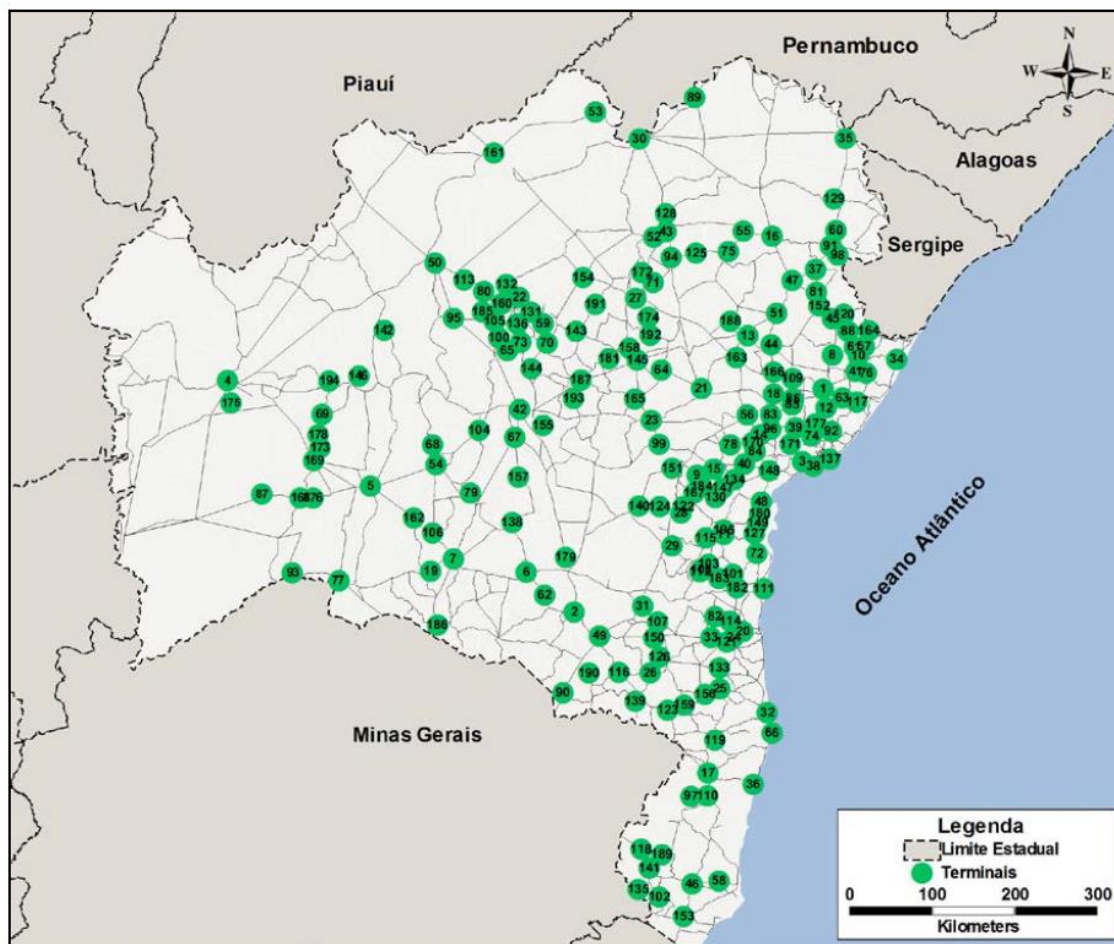
Figura 1-35 – Pontos de seção das linhas intermunicipais da Bahia



Fonte: Plano Diretor do Sistema de Transporte de Passageiros do Estado da Bahia, 2011

A figura a seguir aponta os terminais rodoviários indicados pela AGERBA e demonstra a diferença de oferta de equipamentos entre as regiões da Bahia.

Figura 1-36 - Localização dos terminais rodoviários da Bahia



Fonte: Plano Diretor do Sistema de Transporte de Passageiros do Estado da Bahia, 2011

Destacam-se, na tabela a seguir, os terminais rodoviários em relação aos municípios de enfoque nesse documento devido à presença de aeródromos. A partir da informação apresentada é possível observar que 28 dos 77 municípios dotados de Aeródromo público administrados pelo Estado da Bahia não possuem terminal rodoviário. Esse dado pode indicar a pequena demanda de passageiros nessas localidades e apontar não somente a baixa dinâmica de deslocamento em termos rodoviários como também a ociosidade dos equipamentos aeroportuários.

Cabe comentar, no entanto, que dentre os municípios onde não há terminal rodoviário, somente 5 encontram-se na área mais estruturada próxima à costa, enquanto o restante distribui-se entre as regiões Norte, Centro, Oeste e Sudoeste do estado, onde a implantação de equipamentos não acompanha necessariamente a demanda com a agilidade ideal.

Tabela 1-15 - Municípios com Aeródromos x Terminal Rodoviário

Com terminal rodoviário		Sem terminal rodoviário
Amargosa	Mundo Novo	Abaré
Barreiras	Ourolândia	Adustina
Belmonte	Palmeiras	Barra
Bom Jesus da Lapa	Piatã	Brotas de Macaúbas
Boquira	Piritiba	Buritirama
Caetité	Poções	Caculé
Canavieiras	Porto Seguro	Campo Alegre de Lourdes
Carinhanha	Remanso	Canudos
Casa Nova	Santa Maria da Vitória	Caravelas
Castro Alves	Santana	Cocos
Cipó	Teixeira de Freitas	Coribe
Correntina	Tucano	Encruzilhada
Curaçá	Utinga	Formosa do Rio Preto
Esplanada	Valença	Ibotirama
Euclides da Cunha	Valente	Ituaçu
Feira de Santana	Vitória da Conquista	Lençóis
Gentio do Ouro	Xique-Xique	Maraú
Guanambi		Luís Eduardo Magalhães
Ipiaú		Mucugê
Irecê		Paramirim
Itaberaba		Pilão Arcado
Itapetinga		Prado
Ituberá		Queimadas
Jacobina		Rio de Contas
Jaguarari		Santa Rita de Cássia
Jequié		São José do Jacuípe
Macaúbas		Sento Sé
Maracás		Souto Soares
Monte Santo		Tanque Novo
Morro do Chapéu		Uauá

Fonte: Plano Diretor do Sistema de Transporte de Passageiros do Estado da Bahia, 2011

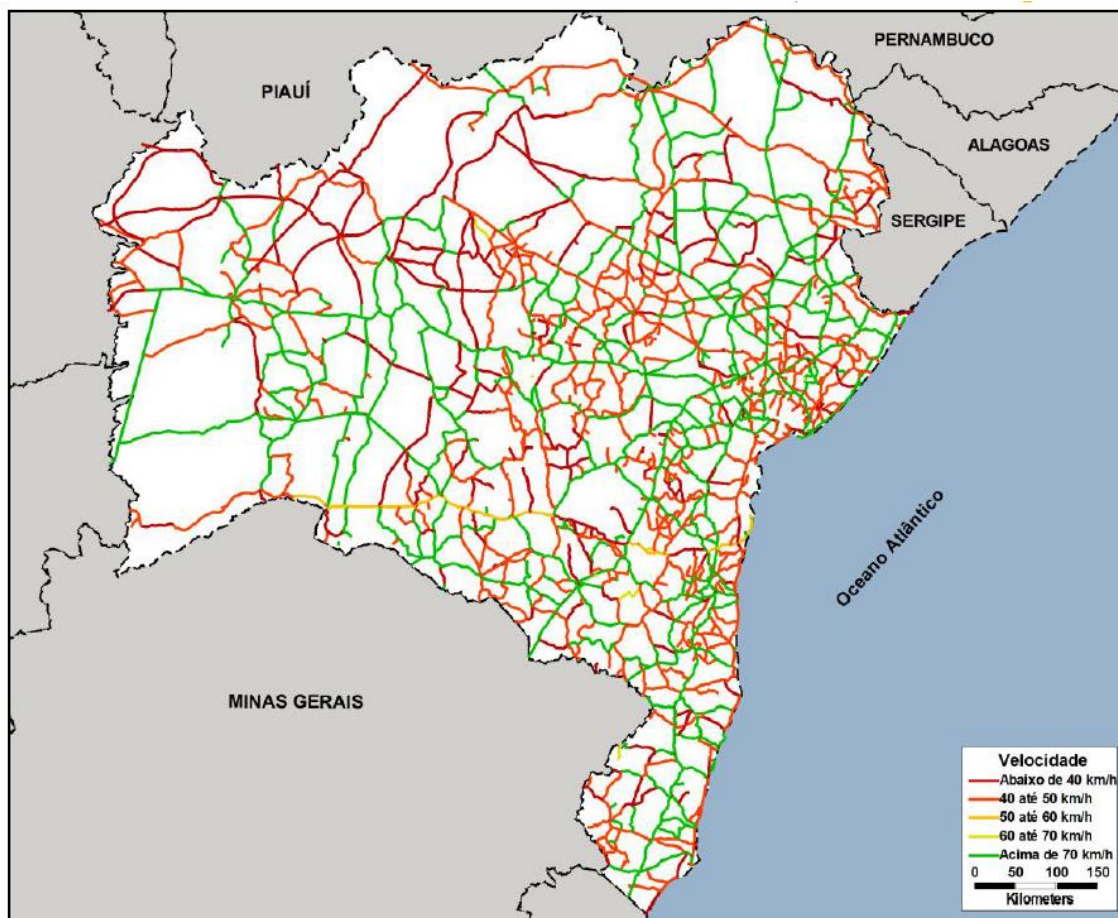
Finalmente, o Plano Diretor de Transporte de Passageiros de 2011 apresenta uma análise integrada de diversos fatores a fim de determinar valores médios de velocidade nas rodovias,

carregamento das vias e, finalmente, tempo de deslocamento entre localidades chave, denominadas polos, no estado da Bahia.

O PDSTRIP considerou como polos as localidades de maior atração de passageiros, *centroides de uma zona de tráfego*, o que condiz na maior parte dos casos com o município apontado pelo Estudo de Redes Urbanas de 2011 como centralidade. No entanto cabe comentar que, dos 18 polos tratados, 16 são centralidades de regiões de influência no documento de 2011 - Salvador, Barreiras, Feira de Santana, Itabuna, Irecê, Itaberaba, Jacobina, Jequié, Juazeiro, Paulo Afonso, Ribeira do Pombal, Santo Antônio Jesus, Seabra, Teixeira de Freitas, Valença e Vitória da Conquista – porém as localidades de Brumado, Guanambi e Senhor do Bonfim não estão contempladas na análise de tempo de deslocamento, enquanto são apresentados os municípios de Alagoinhas e Cruz das Almas (Região de Influência de Salvador) devido a sua relevância no tocante a passageiros.

A estimativa da velocidade operacional do ônibus intermunicipal nos trechos rodoviários da Bahia foi desenvolvida com base no modelo *Highway Development and Management System (HDM-4)*, que considera questões como relevo, pavimento, estado de conservação, entre outros, para a atribuição de valores. O resultado dessa estimativa é apresentado na figura abaixo.

Figura 1-37 - Valores estimados de velocidade ao longo das rodovias



Fonte: Plano Diretor do Sistema de Transporte de Passageiros do Estado da Bahia, 2011

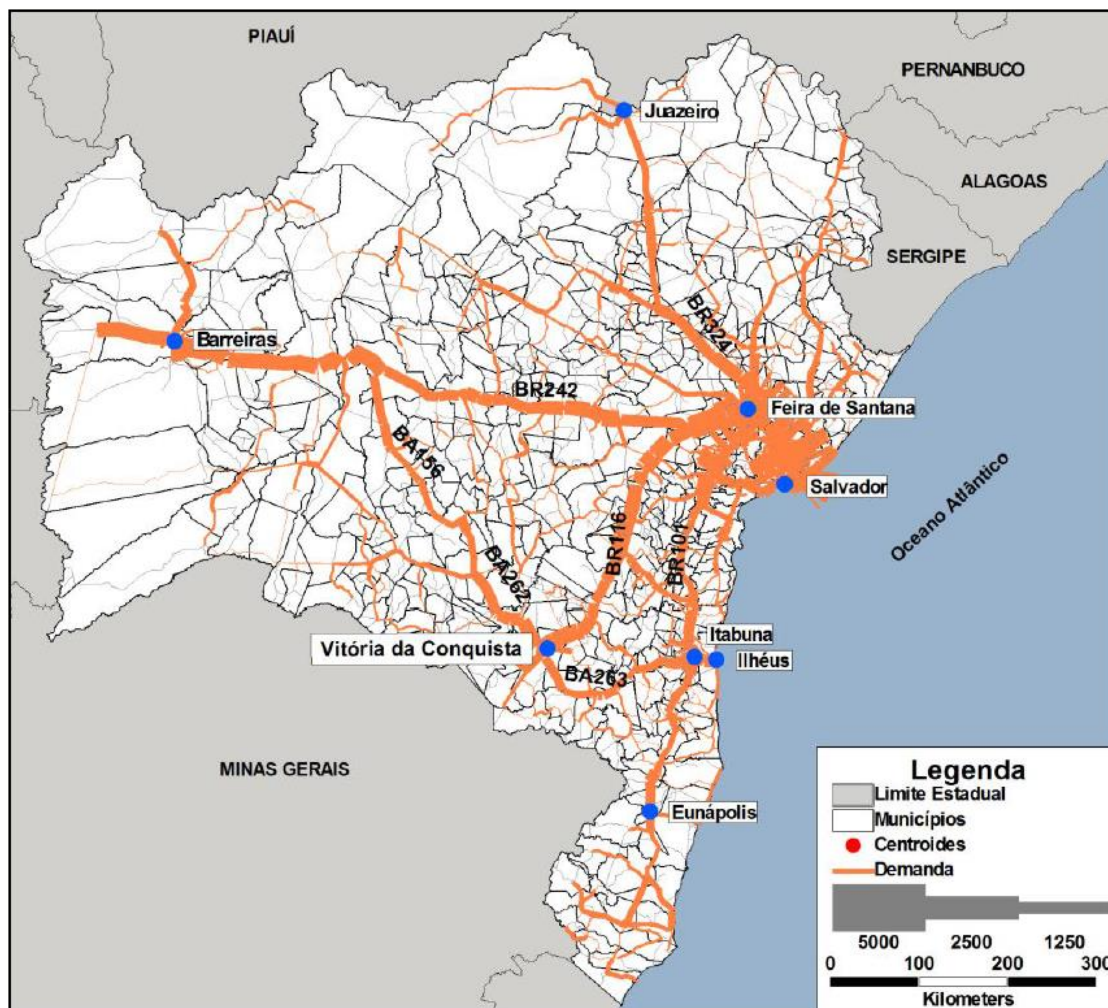
A figura indica a maior parte das vias com possibilidade de deslocamento em velocidade superior à 70 km/h. Cabe comentar que a distribuição das vias com velocidades médias maiores ou menores não acompanha os demais fatores vistos anteriormente, e é bastante homogênea em todo o território.

De papel fundamental na leitura do deslocamento intermunicipal, as pesquisas de Origem e Destino, de Carregamento e de Contagem de Passageiros na Via apontam a demanda usuária do transporte coletivo.

Os resultados da Matriz OD foram obtidos a partir da extrapolação da pesquisa de carregamento, realizadas entre quinta-feira e domingo a partir da contagem de embarques e desembarques nos 25 terminais dos municípios mais representativos do Estado. Com todo o procedimento relativo à

alocação da demanda realizado, gerou-se uma representação virtual de todos os aspectos inerentes à estruturação do PDSTRIP, apresentado na figura a seguir.

Figura 1-38 - Carregamento da rede do Estado da Bahia.



Fonte: Plano Diretor do Sistema de Transporte de Passageiros do Estado da Bahia, 2011

A imagem gerada não difere muito da apresentada anteriormente de “Distribuição espacial das linhas”, indicando a coerência entre os serviços ofertados e o principal deslocamento de passageiros. O PDSTRIP pontua ainda:

“Observa-se que esta distribuição segue uma configuração radio-concêntrica onde o grande centro de geração de viagens é a cidade de Salvador, capital do Estado. A maior concentração de passageiros está no trecho que liga a capital à cidade de Feira de Santana. Há também grande concentração de passageiros nos trechos das rodovias BR101 e BR116 que fazem a ligação com

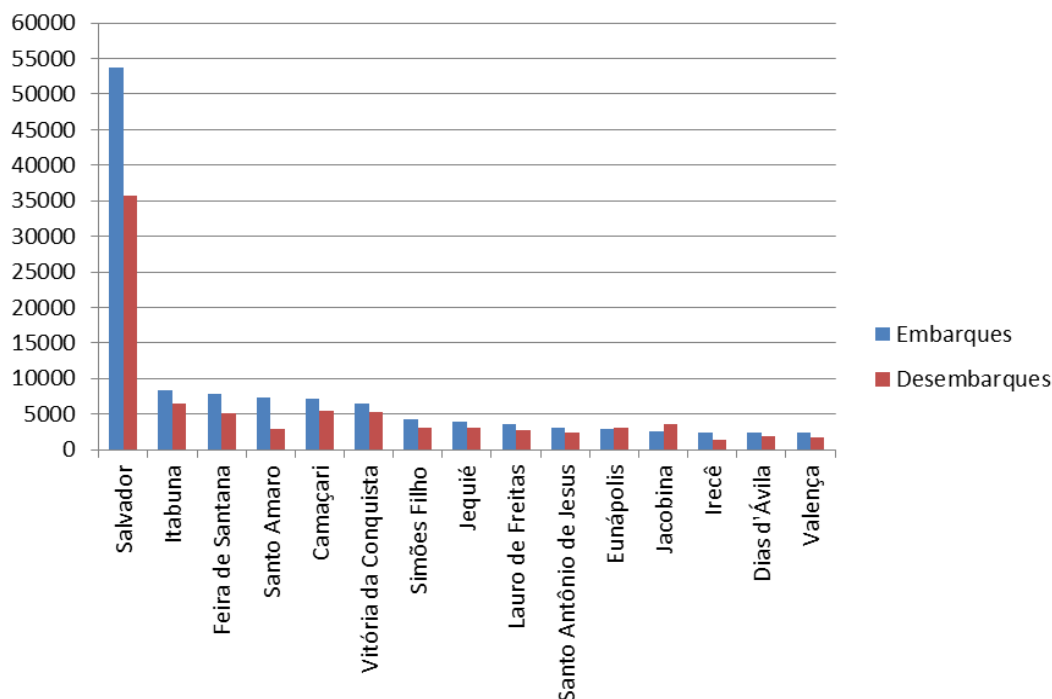
a porção sul do Estado (chegando à Vitória da Conquista e Eunápolis) e com a rodovia BR242 que liga Salvador a Barreiras, localizada no extremo oeste do território do Estado. Outro trecho de grande demanda é a ligação para a cidade de Juazeiro, localizada na divisa com o Estado de Pernambuco, através das rodovias BR-324 e BR-407. A ligação perimetral mais representativa se faz através das rodovias BA156/BA262/BA263 e une as cidades de Barreiras, Vitória da Conquista e o polo Itabuna/Ilhéus. Este é o trecho estadual de maior carregamento.”¹⁷

A partir dos dados coletados na pesquisa OD e no levantamento de Cordon Line, foram projetados embarques e desembarques para todos os municípios da Bahia entre quinta-feira e domingo. A pesquisa apontou os municípios com maior deslocamento de passageiros rodoviários no Estado da Bahia, destacando Salvador, Itabuna, Feira de Santana, Santo Amaro, Camaçari, Vitória da Conquista, Simões Filho, Jequié, Lauro de Freitas, Santo Antônio de Jesus, Eunápolis, Jacobina, Irecê, Dias d'Ávila e Valença, respectivamente, pela importância em atração e origem de viagens.

Conforme ilustrado pela figura 5-7, Salvador produz e recebe um volume consideravelmente maior de passageiros do que os demais municípios, com os números de 53.665 embarques e 35.641 desembarques nos 4 dias de pesquisa, enquanto o segundo Itabuna, segundo município no *ranking* apresenta 8.280 e 6.480 respectivamente.

¹⁷ Plano Diretor do Sistema de Transporte de Passageiros do Estado da Bahia, 2011

Figura 1-39 – Embarque de passageiros nos terminais de maior movimento, entre quinta-feira e domingo.



Fonte: Plano Diretor do Sistema de Transporte de Passageiros do Estado da Bahia, 2011

Dentre os municípios detentores de aeródromos, os com terminal rodoviário de maior movimento registrado foram: Feira de Santana, Vitória da Conquista, Jequié, Jacobina, Irecê, Valença, Porto Seguro, Teixeira de Freitas, Barreiras, Bom Jesus da Lapa, Itapetinga e Macaúbas.

1.6 CONSIDERAÇÕES FINAIS DA ANÁLISE SOCIOECONÔMICA DO ESTADO DA BAHIA

Cabe, ao final dessa caracterização, desenvolver uma leitura dos aspectos tocados no sentido de produzir a identificação dos municípios de maior relevância no contexto do cenário Aeroviário do Estado da Bahia.

Foi mencionado anteriormente que o déficit de ligações aeroviárias no Hemisfério Sul, a movimentação de turistas internacionais e deslocamentos dentro do país devido aos megaeventos da Copa do Mundo em 2014 e Olimpíadas de 2016 devem gerar iniciativas empresariais e políticas governamentais de propulsão do transporte aéreo. Para que as iniciativas sejam priorizadas nas localidades de maior demanda e potencial de desenvolvimento, faz-se necessário compreender a inserção dos municípios dotados de aeródromos dentro das dinâmicas socioeconômicas regionais.

O fator histórico de ocupação produziu na região litorânea do Estado da Bahia uma grande concentração de infraestrutura: BR 101 e 116, ligações com os Estados do Sudeste, Ferrovia Centro Atlântica, portos de Salvador, Aratu e Ilhéus e aeroportos de Salvador, Ilhéus e Porto Seguro. Essa estruturação produziu a instalação das principais atividades econômicas do Estado, baseadas na produção de refino de petróleo, do parque petroquímico e da indústria automobilística, assim como atividades comerciais e os serviços na Região Metropolitana de Salvador. Essa região centraliza ainda a maior parte das atividades turísticas do estado, entre Salvador, Porto Seguro, Baixo Sul e no Recôncavo baiano.

No Litoral Sul está implantado um parque de produção de papel e celulose, que vem progressivamente ocupando a importância do cacau na economia regional. Essa região tem apresentado taxas de crescimento inferiores às do Estado e do País impulsionada tanto pela ocupação de terras pela silvicultura, quanto em função da profunda crise da economia cacauzeira.

A principal característica da Região Oeste do estado é a extensiva atividade agrícola, centralizada nos municípios como Barreiras e Luís Eduardo Magalhães, voltada ao cultivo de soja, milho e outros grãos.

Conforme demonstrado nesse documento, a região do Semiárido baiano apresenta os piores índices de desenvolvimento econômico e social do Estado. Os períodos de seca na região dificultam o desenvolvimento apesar de diversas políticas governamentais voltadas para garantir investimentos na produção agro pastoril regional. Destacam-se, nessa região, os municípios do Sertão do São Francisco com forte atividade agropecuária e industrial e de geração de energia.

A economia baiana na última década apresentou um processo de desconcentração da riqueza na direção do interior do Estado da Bahia, embora sem desfazer a concentração de riqueza em áreas tradicionalmente ricas, como a Região Metropolitana de Salvador, o Portal do Sertão (Feira de Santana), e a grande área de expansão agroindustrial baiana (Barreiras, Luís Eduardo Magalhães e São Desiderio).

Essas regiões concentram também os municípios de maior população do Estado; dentre os municípios PAEBahia (dotados de aeródromos públicos, exceto Salvador, Ilhéus e Paulo Afonso), 6 ultrapassam 100 mil habitantes – Barreiras, Feira de Santana, Jequié, Porto Seguro, Teixeira de Freitas e Vitória da Conquista.

Ainda na análise dos municípios dotados de aeródromos sob administração do Governo do Estado, 12 detêm os maiores índices de desenvolvimento humano (IDH) da Bahia, acima da média estadual de 0,660 - Guanambi, Ipiaú, Irecê, Itapetinga, Luís Eduardo Magalhães, Barreiras, Feira de Santana, Jequié, Porto Seguro, Teixeira de Freitas e Vitória da Conquista. A renda per capita dessas localidades também está acima da média estadual, desconsiderando-se Jequié, Guanambi e Irecê, que se aproximam do valor estadual.

No outro extremo do espectro do PAEBahia, 57 municípios tem população em extrema pobreza acima da média do estado; enquanto a macrorregião do Litoral Sul e do Recôncavo e Região Metropolitana de Salvador tem, respectivamente, 48% e 50% da população abaixo da linha da pobreza, as macrorregiões Litoral Norte, Semiárido e Cerrado apresentam 77%, 80% e 89% de pessoas que vivem com menos de R\$ 70,00 por mês em 2010.

A situação de extrema pobreza é mais comum à população rural do que à urbana, e mais frequente à população ocupada na atividade agropecuária do que à ligada a comércio e serviços. Dos 77 municípios detentores de aeródromos, 21 tem mais de 50% da população ocupada na agricultura, e a taxa de urbanização é significativamente mais baixa no sudoeste e no nordeste do Estado.

Cabe destacar algumas regiões de crescente importância econômica ou objeto de grandes projetos estruturantes dentro do estado. Jaguarari, Itagibá, Jacobina e Barrocas, municípios do Semiárido, concentram 60% da atividade mineradora da Bahia, e há previsão de grandes investimentos do setor em Caetitê; os municípios baianos de Itaguaçu da Bahia e Xique-Xique são local de implantação do projeto de irrigação do Baixo Irecê; Ilhéus receberá o complexo do Porto Sul, término do projeto da Ferrovia de Integração Oeste - Leste (FIOL), que fará a ligação ferroviária para escoamento da produção do Oeste do Estado.

Finalmente, a Secretaria de Turismo do Governo do Estado da Bahia (SETUR) definiu a ampliação de roteiros turísticos da Bahia, particularmente para o Semiárido e Cerrado, buscando produzir interesse a outros destinos além dos solidificados Salvador, Porto Seguro, Mata de São João, Lençóis e Marau. A partir dos destinos propostos, estabeleceu-se uma ligação com o principal equipamento aeroportuário de atendimento, conforme tabela abaixo.

Tabela 1-16: Destinos turísticos

Aeroporto	Área de influência
Salvador	Todo o estado
Valença	Costa do Dendê
Ilhéus	Costa do Cacau
Canavieiras	
Porto Seguro	Costa do Descobrimento
Caravelas	Costa da Baleia
Teixeira de Freitas	
Lençóis	Chapada Diamantina
Petrolina / Juazeiro	Vale do São Francisco
Paulo Afonso	Canyon e Lagos do São Francisco
Barreiras	Caminhos do Oeste
Bom Jesus da Lapa	
Vitória da Conquista	Caminhos do Sudoeste

Aprofundando o destaque de aeroportos de interesse turístico, os dados referentes a transportes de passageiros rodoviários, também oferecem um parâmetro de relevância para os municípios de acordo com o deslocamento produzido e recebido nos terminais rodoviários. O Plano Diretor do Sistema de Transporte de Passageiros do Estado da Bahia apontou os seguinte município do PAEBahia como de maior movimentação: Vitória da Conquista, Feira de Santana, Jequié, Jacobina, Barreiras, Itaberaba, Teixeira de Freitas, Valença, Porto Seguro, Irecê, Itapetinga, Bom Jesus da Lapa e Macaúbas.

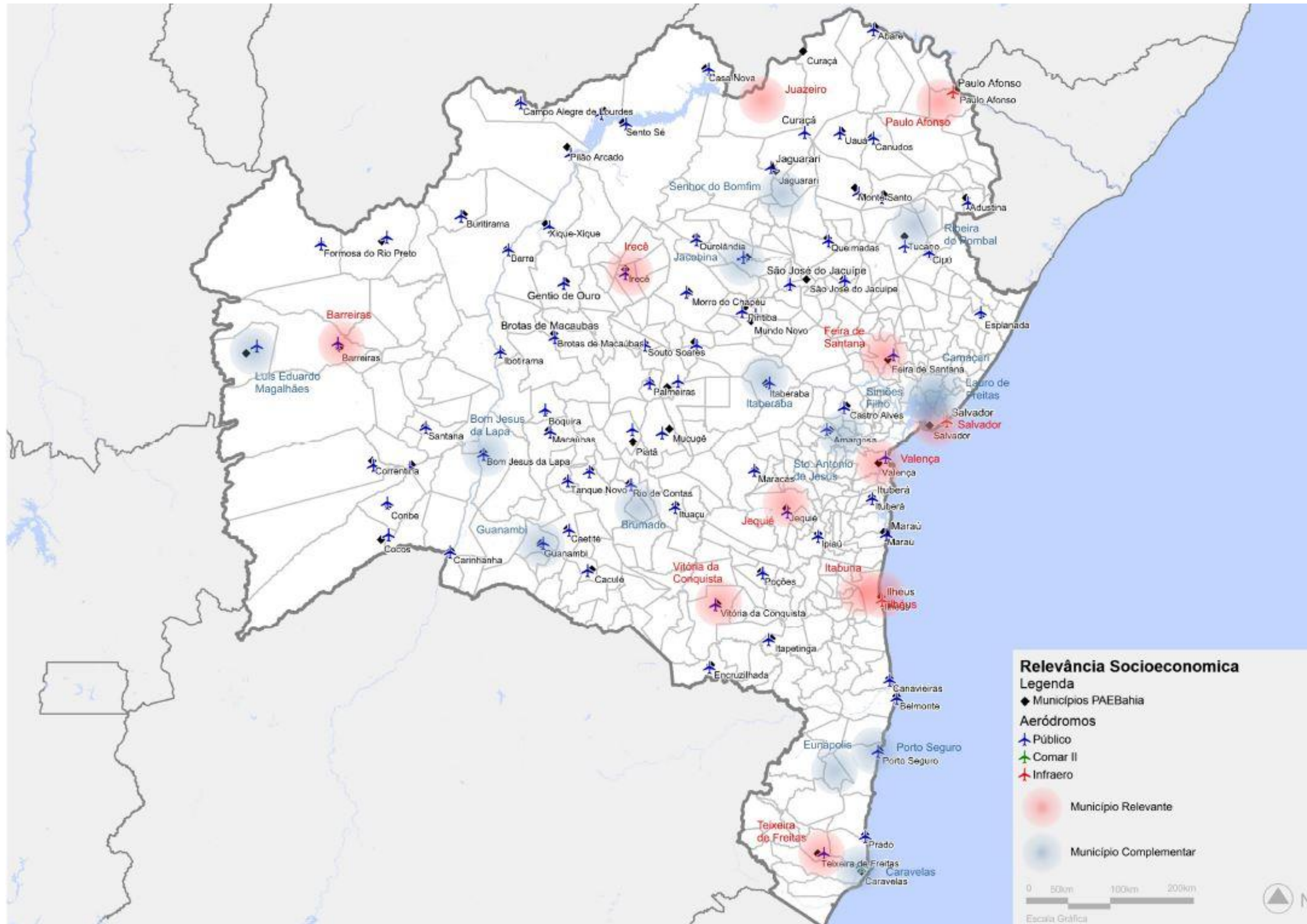
Considerando as características pontuadas até o momento aliadas às classificações territoriais dos municípios definidas pelo *Regiões de Influência das Cidades* (REGIC) de 2007 e pelo *Estudo da Rede Urbana da Bahia*, da Secretaria de Desenvolvimento Urbano da Bahia – SEDUR em 2011, assim como a seleção de municípios com aeródromos prioritários do *Plano Preliminar de Desenvolvimento Aeroportuário*, da Secretaria de Infraestrutura da Bahia, de 2012, aponta-se a seguir, os municípios considerados relevantes e complementares por esse plano no contexto socioeconômico da Bahia.

Tabela 1-17: Municípios relevantes e complementares no cenário socioeconômico

Municípios relevantes		Municípios Complementares	
1	Salvador	13	Santo Antônio de Jesus
2	Ilhéus	14	Eunápolis
3	Barreiras	15	Jacobina
4	Feira de Santana	16	Brumado
5	Vitória da Conquista	17	Bom Jesus da Lapa
6	Juazeiro	18	Porto Seguro
7	Itabuna	19	Ribeira do Pombal
8	Irecê	20	Guanambi
9	Jequié	21	Lauro de Freitas
10	Teixeira de Freitas	22	Camaçari
11	Valença	23	Caravelas
12	Paulo Afonso	24	Senhor do Bonfim
		25	Itaberaba
		26	Luís Eduardo Magalhães
		27	Simões Filho

A figura abaixo ilustra a espacialização dos municípios relevantes e complementares no Estado da Bahia e a localização dos aeródromos, identificando o atendimento dos equipamentos às áreas prioritárias de acordo com o cenário apresentado.

Figura 1-40: Municípios relevantes e complementares no Estado da Bahia



Conforme observado na figura anterior, dos 12 municípios relevantes, apenas Juazeiro e Itabuna não são dotados de aeródromos públicos próprios, sendo atendidos pelos equipamentos dos municípios vizinhos de Petrolina (PE) e Ilhéus, respectivamente. Já no tocante aos 15 municípios complementares, mais de 50% não é atendido por aeródromo público próprio e são atendidos por municípios vizinhos. A tabela a seguir apresenta os 25 municípios destacados, apontando os dotados de aeródromos e, quando não, o município vizinho cujo equipamento é utilizado.

Tabela 1-18: Municípios dotados de aeródromos e atendimento por equipamento vizinho

Município	Aeródromo Público	Aeródromo município vizinho
Salvador (INFRAERO)	x	
Ilhéus (INFRAERO)	x	
Barreiras	x	
Feira de Santana	x	
Vitória da Conquista	x	
Juazeiro		Petrolina
Itabuna		Ilhéus
Irecê	x	
Jequié	x	
Teixeira de Freitas	x	
Valença	x	
Paulo Afonso (INFRAERO)	x	
Santo Antônio de Jesus		Valença
Eunápolis		Porto Seguro
Jacobina	x	
Brumado		Rio de Contas
Bom Jesus da Lapa	x	
Porto Seguro	x	
Ribeira do Pombal		Tucano
Guanambi	x	
Lauro de Freitas		Salvador
Camaçari		Salvador
Caravelas	x	
Senhor do Bonfim		Jacobina
Itaberaba	x	
Luís Eduardo Magalhães	x	
Simões Filho		Salvador

De acordo com o pontuado anteriormente, a seleção de municípios relevantes e complementares nessa etapa de desenvolvimento do PAEBahia 2014 considera apenas os aspectos socioeconômicos e por isso contempla alguns não dotados de Aeródromos. Se considerados apenas os municípios dotados de Aeródromos é possível identificar a coerência entre os equipamentos apontados como prioritários pelos planos e projetos aeroviários desenvolvidos recentemente - Plano Aeroviário do Estado da Bahia (2002), Programa de Investimentos em Logística (2012), Plano Preliminar de Desenvolvimento Aeroportuário (2012) e o documento atual, com discrepâncias principalmente no tocante aos equipamentos de interesse unicamente turístico, como Lençóis e Maraú.

Dentre os 27 municípios de destaque no âmbito socioeconômico, 14 são dotados de aeródromos públicos administrados pelo Governo do Estado da Bahia. A tabela a seguir apresenta as informações comentadas.

Tabela 1-19: Municípios em destaque nos Planos e Programas Aeroviários

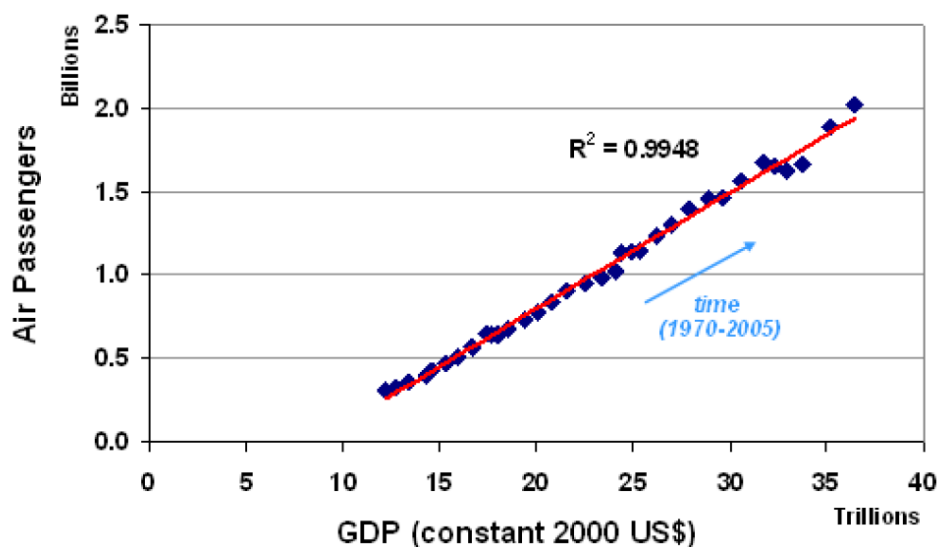
Município	Plano Aeroviário do Estado da Bahia 2002	Programa de Investimentos em Logística - 2012	Plano Preliminar de Desenvolvimento Aeroportuário 2012	Plano Aeroviário do Estado da Bahia 2014
Abaré	x			
Amargosa	x		x	
Barreiras	x	x	x	x
Belmonte	x			
Bom Jesus da Lapa	x	x	x	x
Boquira	x			
Caculé	x			
Canavieiras	x		x	
Caravelas	x		x	x
Carinhanha	x			
Casa Nova	x			
Cipó	x	x	x	
Esplanada	x		x	
Euclides da Cunha	x			
Feira de Santana	x	x	x	x
Formosa do Rio Preto	x			
Guanambi	x	x	x	x
Ibotirama	x	x	x	
Irecê	x	x	x	x
Itaberaba	x	x	x	x
Itabuna	x			
Itacaré	x			
Itapetinga	x			
Ituaçu	x		x	
Jacobina	x	x	x	x
Jequié	x	x	x	x
Lençóis		x	x	
Luís Eduardo Magalhães	x			x
Maraú		x	x	
Mucugê	x			
Paramirim	x			
Piritiba	x			
Porto Seguro		x	x	x
Prado	x			
Queimadas	x			
Remanso	x		x	
Rio das Contas				
Santa Maria da Vitória	x	x	x	
Santa Rita de Cássia	x		x	
Santo Antônio de Jesus		x		
Senhor do Bonfim	x		x	
Sento Sé		x	x	
Teixeira de Freitas	x	x	x	x
Utinga	x		x	
Valença	x		x	x
Vitória da Conquista	x	x	x	x
Xique-Xique	x		x	

2 MERCADO DE TRANSPORTE AÉREO

2.1 INTRODUÇÃO AO MERCADO DE TRANSPORTE AÉREO

O fluxo de pessoas e de mercadorias tem um papel importante na economia, o que faz do transporte um vetor de desenvolvimento da região atendida. No caso do transporte aéreo (que permite a tais fluxos ocorrerem com rapidez, e, em alguns casos, da única forma possível), a relação de demanda com o desenvolvimento econômico é grande. Isto pode ser verificado pelo gráfico da Figura 7-1 abaixo, que relaciona a demanda de passageiros ao produto interno bruto de 135 países ao longo de 35 anos, e onde a correlação de $R^2 = 0,995$ comprova o forte relacionamento entre demanda de transporte aéreo e atividade econômica.

Figura 2-1: Relação entre demanda de transporte aéreo e desenvolvimento econômico- 1970 a 2005



Fonte: Ishutkina, M A e Hansman, J. R., “Analysis of the Interaction between air transport and economic activity: a worldwide perspective”, MIT, 2009

Em face deste relacionamento, a existência de aeroportos em uma região pode facilitar o seu desenvolvimento. Assim, é objeto deste trabalho identificar e priorizar o desenvolvimento de infraestrutura aeroportuária no estado da Bahia.

Em um estado com as dimensões e importância da Bahia – em relação ao Brasil, ela possui mais de 7% de sua população, cerca de 4% de seu PIB, e cerca de 6% de sua área – as necessidades de transporte são muitas. Sua rede rodoviária é boa, mas frente à grande área do estado, o transporte aéreo oferece às várias regiões do estado não apenas acesso rápido à saúde, segurança e informações, além de representar também vetor de desenvolvimento econômico. Assim, neste trabalho são identificadas e analisadas as necessidades potenciais de transporte aéreo de passageiros no estado.

Para tanto, é importante verificar os deslocamentos rodoviários de passageiros, uma vez que estes representam as principais necessidades e desejos de transporte. As tarifas de transporte rodoviário público são bastante inferiores às do aéreo, apesar das empresas aéreas – através de seus sistemas de administração de receita (*yield management*) – oferecerem, em condições especiais, tarifas que podem competir com as rodoviárias. Assim, a demanda de transporte rodoviário indica uma demanda potencial de transporte aéreo, consideradas as diferenças tarifárias. A possibilidade do transporte aéreo competir com o rodoviário está associada à distância de deslocamento: quanto mais longo o trecho em questão, maior a possibilidade de serem oferecidas tarifas aéreas competitivas com as do terrestre, uma vez que o tempo de deslocamento é bem inferior.

Neste sentido, com base em informações fornecidas pela SEINFRA, foram analisadas as ligações rodoviárias por ônibus, e em ambos os sentidos – entre cidades da Bahia. A quantidade de cada uma destas ligações certamente reflete a demanda de passageiros, uma vez que empresas privadas de transporte, como são as que operam na Bahia, certamente operam apenas com demanda que lhes permita lucro. Esta abordagem permitiu identificar pares de cidades relevantes em termos de demanda potencial de transporte aéreo, considerando não apenas a oferta de ligações rodoviárias, mas também as distâncias envolvidas.

2.1.1 HISTÓRICO DE SERVIÇOS REGULARES

A Bahia, por localizar-se nas principais rotas de ligação do Sudeste com o Nordeste, e mesmo com o Norte do país, já teve muitas das cidades de seu interior atendidas pelo transporte aéreo. A primeira delas, Barreiras, foi um dos primeiros aeroportos privados do Brasil, implantado pela Panam e, a partir de 1941, operado pela Panair – que inclusive

estabeleceu uma estação rádio de sua subsidiária TASA –, de forma a oferecer uma escala intermediária para as ligações diretas entre o Rio de Janeiro e Belém, permitindo aos aviões evitar uma grande volta pelo litoral, reduzindo significativamente o tempo de voo.

Nas décadas de 50 e 60, 28 cidades da Bahia foram servidas regularmente por empresas aéreas: Salvador, Ilhéus, Paulo Afonso, Ajuda, Barra, Barreiras, Belmonte, Bom Jesus da Lapa, Caculé, Caetité, Caravelas, Carinhanha, Correntina, Feira de Santana, Itaberaba, Itabuna, Itacaré, Itambé, Itapetinga, Jacobina, Jequié, Porto Seguro, Prado, Remanso, Rui Barbosa, Senhor do Bonfim, Vitória da Conquista, e Xique-xique (“Airlines of Latin America”, R.E.G. Davies, Smithsonian, 1984). Posteriormente, através do Decreto 76.590 de 12 de Novembro de 1975, foram instituídos os Sistemas Integrados de Transporte Aéreo Regional – SITAR, que passaram a receber subsídios do Fundo Aeronáutico, alimentado através do estabelecimento de um adicional tarifário de 3% sobre as tarifas de passagens aéreas domésticas. Os SITAR’s permitiram uma maior penetração de serviços regionais, que, em 1976 e através da Nordeste Linhas Aéreas, atenderam oito cidades da Bahia, incluindo Salvador e Ilhéus. O fim do adicional tarifário reduziu muito tais voos, e hoje há oito localidades atendidas na Bahia (ver Tabela 2-1). Devem ser destacados os estímulos oferecidos pelo Governo do Estado através do Decreto 14.750 de 27 de setembro de 2013, reduzindo o ICMS de combustível de aviação abastecido por empresas no estado em função da quantidade de aeroportos por elas operados, com reduções maiores se mais municípios forem servidos. Esta iniciativa representa um subsídio indireto, e extremamente eficaz, para estimular uma maior cobertura de transporte aéreo no estado.

Tabela 2-1: Histórico de cidades servidas por aviação regular na Bahia

	50's	1962	1967	1971	1974	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1985	1990	1995	2000	2004	2010	2011	2013
Salvador																				
Ilhéus																				
Barreiras																				
Bom Jesus da Lapa																				
Vitória da Conquista																				
Porto Seguro																				
Guanambi																				
Paulo Afonso																				
Senhor do Bonfim																				
Itabuna																				
Jequié																				
Barra																				
Belmonte																				
Itapetinga																				
Lençóis																				
Canavieiras																				
Caravelas																				
Xique-xique																				
Prado																				
Carinhanha																				
Jacobina																				
Nova Remanso																				
Teixeira de Freitas																				
Alcobaça																				
Brumado																				
Caculé																				
Caetité																				
Correntina																				
Eunápolis																				
Feira de Santana																				
Itaberaba																				
Itacaré																				
Itambé																				
Mucuri																				
N. Sra. Ajuda																				
Poções																				
Remanso																				
Rui Barbosa																				
Valença																				

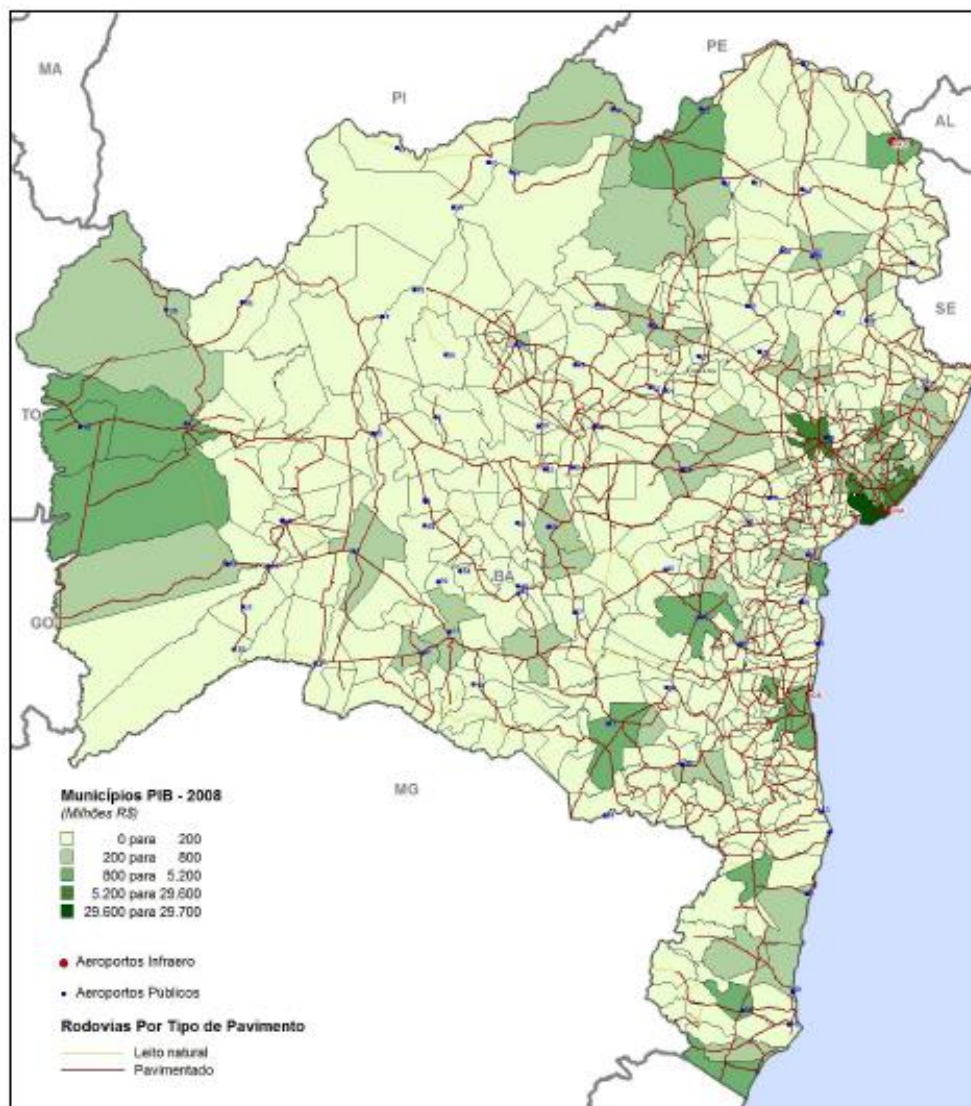
Fonte: “Demanda detalhada”, IAC/DAC 2005, “Movimento operacional” Infraero, HOTRAN’s ANAC

O principal fator que influencia a demanda de transporte aéreo em uma região é sua atividade econômica. Na Figura 7-2, que apresenta os municípios da Bahia classificados em faixas de PIB, observa-se que as regiões mais desenvolvidas são as que possuem aeroportos que têm, ou já tiveram, voos regulares, e que, portanto, possuem maior potencial de aumento, ou de reestabelecimento, de demanda por transporte aéreo:

- Salvador,
- Feira de Santana, nunca servida anteriormente por voos regulares mas com potencial de tê-los, o que é verificado tanto pelo desenvolvimento econômico da região, quanto pela concessão de seu aeroporto, que pode atender parte da demanda do interior que atualmente se desloca até Salvador,
- Paulo Afonso, servida anteriormente por voos regulares e que recentemente voltou a tê-los em função dos estímulos de redução de ICMS no combustível de aviação (ver Decreto 14.750 acima mencionado),
- Barreiras, atendendo todo o desenvolvimento agroindustrial do oeste baiano, e com uma demanda que cresce de forma extraordinária,
- Juazeiro, atendida pelo aeroporto de Petrolina – PE, com demanda já madura, o que pode não justificar a implantação de um novo aeroporto nessa região,
- Ilhéus e Vitória da Conquista, já com muitos voos regulares e com grande potencial de crescimento, limitado apenas pelas restrições atuais de seus aeroportos,
- Porto Seguro, que em face de seu alto interesse turístico, recebe muitos voos regulares que atendem também a região de Eunápolis, mais desenvolvida economicamente (notar que este tem restrições que apontam para sua realocação em sítio mais próximo de Eunápolis),
- Chapada Diamantina, atendida pelo aeroporto de Lençóis, com voos regulares e de interesse essencialmente turístico,
- Valença, apesar de ser relativamente próxima a Salvador, é servida por voos regulares que a ligam à capital, operações que resultam do interesse em reduções de ICMS no combustível de aviação (ver Decreto 14.750 acima citado),

- Teixeira de Freitas já foi atendida por transporte aéreo e é objeto de interesse por parte de empresas para servi-la regularmente,
- Jequié, Bom Jesus da Lapa e Guanambi, todas atendidas em passado recente por voos regulares e que podem voltar a tê-los; cabe notar que há restrições dos atuais aeroportos das duas primeiras localidades, e que voos servindo Guanambi poderão atender também a região de Brumado,
- Irecê, Jacobina e Ribeira do Pombal, nenhuma delas atendida, atual ou anteriormente, por voos regulares, tem potencial de desenvolvimento de transporte aéreo, em função se suas distâncias para a capital e de sua demanda, devido à atividade econômica dessas regiões.

Figura 2-2: PIB de municípios, rede rodoviária e aeroportos públicos da Bahia

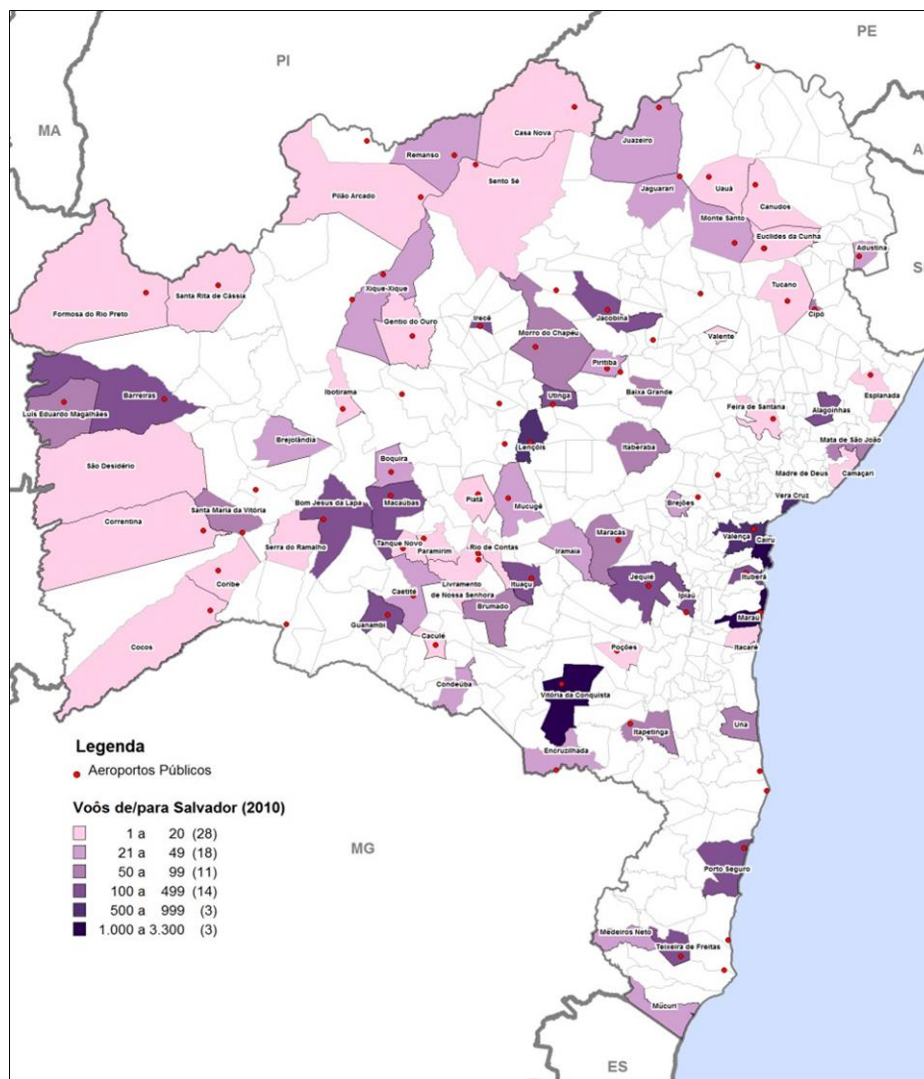


Fonte: “Plano Preliminar de Desenvolvimento Aeroportuário na Bahia – Análise Técnica Preliminar”, J. E. Leal Medeiros, SEINFRA, Nov11

2.1.2 ATIVIDADES DE AVIAÇÃO GERAL

Finalmente, deve-se destacar a importância das atividades da aviação geral como precursora da necessidade de transporte aéreo regular em uma região, e que é representada, principalmente, por voos particulares ou de táxi aéreo. Os planos de voos submetidos em 2010 entre Salvador e vários municípios do interior da Bahia foram compilados por faixas de quantidades. O resultado está indicado na figura a seguir.

Figura 2-3: Planos de voos entre municípios do interior da Bahia e Salvador em 2010



Fonte: “Plano Preliminar de Desenvolvimento Aeroportuário na Bahia – Análise Técnica Preliminar”, J. E Leal Medeiros, SEINFRA, Nov11

Estes planos indicam os municípios de destino/origem de voos, vários dos quais possuem aeródromos particulares– em especial Alagoinhas, Maraú e Cairú – e que podem ter sido os dos planos de voos analisados. Assim, mais importante do que a localidade específica é a região indicada. Uma análise desses planos de voos confirmam as localidades mais importantes, todas citadas no item anterior: Porto Seguro, Vitória da Conquista, Barreiras/ Luis Eduardo Magalhães, Lençóis, Bom Jesus da Lapa/Macaúbas, Teixeira de Freitas, Guanambi/Caeté, Juazeiro/Jaguarari, Valença/Cairú, Jequié/Maracás. No entanto, há

outras localidades/regiões que também se destacam, nem todas anteriormente relacionadas, como Irecê, Jacobina, Maraú, Utinga/Morro do Chapéu, Xique-xique, Alagoinhas e Ituaçu/Brumado.

2.1.3 TRANSPORTE POR ÔNIBUS

O transporte intermunicipal por ônibus traduz as necessidades de movimentação de passageiros, e representa um indicador do potencial de transporte aéreo. Uma vez que os sistemas de administração de receita das empresas aéreas (*revenue management*) permitem oferecer tarifas muito atrativas com base em uma maior antecipação de compra, isto é tão mais verdade quanto maiores as distâncias envolvidas. Nos últimos anos, este fato, associado a uma queda progressiva das tarifas médias no transporte aéreo, possibilitou uma transferência significativa da fatia do transporte rodoviário de longa distância para o aéreo.

A transferência de tráfego rodoviário para o aéreo entre cidades relativamente próximas poderá não ser tão significativa, no entanto a demanda de transporte rodoviário permanece um indicador importante do potencial de transporte aéreo.

De forma a analisar o transporte rodoviário quantitativamente, a Superintendência de Transportes – SUPET da Secretaria de Infraestrutura – SEINFRA do Governo do Estado da Bahia disponibilizou dados de oferta de transporte rodoviário público intermunicipal no estado, apresentado na forma de frequências anuais de viagens de ônibus, sejam elas ligações convencionais ou clandestinas. Na ausência de subsídios, a oferta medida em termos de ligações rodoviárias é um bom indicador da demanda de passageiros.

Foram fornecidas as quantidades de ligações de ônibus, por sentido, em 1.024 pares de cidades. Estes dados foram agrupados em totais, considerando as viagens nos dois sentidos, associando-se a eles as distâncias entre as cidades. Na falta de dados de capacidade dos ônibus que permitissem determinar a oferta através da medição de assentos*quilômetro (AKM), adotou-se “viagens*quilômetro” (VKM) como indicador de oferta.

Foram consideradas as ligações com distâncias superiores a 300 km, uma vez que distâncias maiores aumentam a possibilidade de transferência de passageiros do

transporte rodoviário para o aéreo. Nas distâncias em ligações menores de 300 km foram consideradas também as ligações com mais de 100.000 VKM; sendo a ligação Ipiau - Salvador a única exceção.

2.1.4 IMPORTÂNCIA RELATIVA DE AEROPORTOS E AERÓDROMOS DA BAHIA

A partir da última revisão do Plano Aeroviário da Bahia em 2002 (PAEBA – 2002), o Governo do Estado da Bahia foi responsável pelo desenvolvimento de vários estudos visando identificar a importância relativa de seus aeroportos e aeródromos de forma a priorizar investimentos.

O primeiro trabalho foi o Plano Preliminar de Desenvolvimento Aeroportuário – PPDA, concluído em junho de 2012, que relacionou 15 aeroportos prioritários e 13 complementares. Neste mesmo estudo foram identificados os aeródromos de maior demanda de aviação geral, que sempre inicia os serviços de transporte aéreo em uma localidade/região, que, portanto, podem indicar a necessidade, ou o desejo de serviços regulares. Os resultados estão indicados na tabela 7-2 a seguir.

O segundo trabalho foi o Plano de Modernização de Aeroportos da Bahia – PMAB, que, a partir de uma relação de aeroportos considerados prioritários pelo Governo do Estado da Bahia, propôs melhorias para alguns deles de forma a assegurar a cobertura estratégica de acesso do transporte aéreo a regiões do Estado, e a identificar melhorias que incentivassem a oferta de serviços regulares. Os resultados também estão na tabela 7-2 a seguir.

Finalmente, procurou-se identificar os aeroportos/aeródromos que atendessem as regiões de maior atividade econômica (medida pelo PIB municipal) e que fossem servidos por voos regulares, ou que já o tivessem sido no passado. O primeiro aspecto identifica o interesse atual, e o segundo, interesse potencial. As localidades identificadas constam da tabela 5-1 a seguir.

Assim, a tabela 5-1 apresenta um resumo dos principais fatores – econômicos, de atividades de aviação geral, de serviços regulares prestados atualmente ou que já tenham sido prestados e de interesses estratégicos – relacionados ao transporte aéreo na Bahia. Da sua análise pode-se relacionar a importância relativa das localidades nela

contempladas, excetuando-se os três aeroportos sob administração da Infraero cujo desenvolvimento não é atribuição direta do Governo do Estado da Bahia:

1. Os aeroportos de Vitória da Conquista, Barreiras, Porto Seguro, Lençóis e Valença, sendo que os três últimos também atendem à demanda turística, são muito importantes por serem os que oferecem serviços regulares, e todos eles são concessionados, o que atesta o interesse privado em suas operações;
2. Os aeroportos de Teixeira de Freitas e Feira de Santana, apesar de não oferecerem atualmente serviços regulares, deverão vir a fazê-lo em breve, o que também é atestado pelo fato de terem sido concessionados, destacando-se Feira de Santana, importante entroncamento logístico; além disso, Bom Jesus da Lapa, Senhor do Bonfim (atualmente sem aeroporto), Irecê, Guanambi e Jequié já tiveram serviços regulares, e poderão vir a tê-los em face da importância econômica de suas respectivas regiões, sendo que o primeiro já desperta interesse de concessionários;
3. Os aeródromos de Jacobina, Itaberaba, Xique-xique, Santa Maria da Vitória, Itapetinga, Ibotirama, Sento Sé, Cipó e Ituaçu, que têm localização geográfica estratégica, ou apresentam uma demanda de transporte rodoviário razoável, ou ainda apresentam interesse por parte da aviação geral;
4. As cidades de Euclides da Cunha, Ribeira do Pombal, Jaguaquara e Santo Antônio de Jesus são relativamente próximas a Salvador, com quem têm suas principais ligações rodoviárias, pelo que não se justifica priorizá-las em termos de transporte aéreo;
5. Localidades com vocação essencialmente turística: Maraú, Canavieira, Caravelas e Litoral Norte;

Tabela 2-2: Oferta de viagens de transporte público rodoviário e classificações de aeroportos e aeródromos da Bahia em planos de desenvolvimento aeroportuários realizados

cidade/aeródromo	oferta			Plano de Modernização de Aeroportos	Plano Preliminar de Desenvolvimento Aeroportuário	PAEBA 2002	aviação geral	PIB e voos regulares (importância)	Priorid
	VKM	ligações	km						
Salvador	5.792				Infraero			mais	
Vitória da Conquista	1.520	várias		melhorias	prioritário	regular	mais	maior	1
Barreiras	1.470	várias		melhorias	prioritário	regular	mais	maior	1
Juazeiro	1.251	várias					menos	maior	sem arpt
Feira de Santana	1.245	várias		melhorias	prioritário			maior	2
Ilhéus - Itabuna	877	várias			Infraero			maior	
Bom Jesus da Lapa - novo	800	várias		0	prioritário	regular	mais	maior	2
Jacobina	741	várias		0	complementar		menos	maior	3
Bonfim - novo	492	várias			prioritário	regular			2
Irecê	461	várias		melhorias	prioritário	regular	mais	maior	2
Itaberaba	453	várias		0	complementar			relativa	3
Eunápolis - Porto Seguro	448	várias		melhorias	prioritário	regular	mais	maior	1
Teixeira de Freitas	373	SSA	886	melhorias	prioritário	regular	mais	maior	2
Brumado	310						menos		sem arpt
Paulo Afonso	290	SSA	468		Infraero				
Ribeira do Pombal	272	SSA	301					maior	4
Guanambi	187	VDC	276	melhorias	prioritário	regular	mais	maior	2
Euclides da Cunha	172	SSA	355					relativa	4
Seabra - Lençóis	162	SSA	466	melhorias		turístico	mais	maior	1
Jaguaquara	147	SSA	317						4
Xique-xique	142	FSA	471		complementar		menos	relativa	3
Itapetinga	121	SSA	458			regular		relativa	3
Jequié - novo	119	SSA	300	IOS	prioritário	regular	menos	maior	2
S. Antonio de Jesus	111	BNF	311					menor	sem arpt
Valença	108	IOS-Itab	212	melhorias	prioritário	turístico	mais	maior	1
Ipiaú	82	SSA	354					menor	
Ibotirama - novo				melhorias	prioritário			relativa	3
Sento Sé				0	prioritário			relativa	3
Litoral Norte - novo					prioritário	turístico		menor	tur
Santa Maria da Vitória				melhorias	complementar			relativa	3
Canavieiras					complementar			menor	tur
Maraú					complementar		mais	relativa	tur
Cipó				0	complementar			relativa	3
Amargosa					complementar		menos	menor	
Caravelas					complementar	turístico		menor	tur
Ituaçu					complementar		menos	relativa	3
Utinga/Morro do Chapéu							menos		
Itacaré						turístico			
Prado						turístico			

2.1.5 HISTÓRICO DE DEMANDA E ESTIMATIVAS FUTURAS

O objetivo fundamental das previsões de demanda é a determinação da infraestrutura necessária para atendê-la.

Apesar de vários dos aeroportos da Bahia terem sido servidos de forma regular, não houve um registro histórico, regular e consistente, de suas demandas. Apenas recentemente tais dados passaram a ser compilados, principalmente por seus concessionários, o que permitiu obter os dados constantes da tabela 7-3 a seguir, a que se somaram informações constantes do estudo de “Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros” (IAC/DAC. 2005) e de dados publicados pela Infraero.

Tabela 2-3: Passageiros embarcados + desembarcados em aeroportos da Bahia

ano	Barreiras	Lençóis	Valença	Vitória da Conquista	Porto Seguro			Teixeira de Freitas	Bom Jesus da Lapa	Guanambi	Paulo Afonso	Ilhéus	Salvador
					dom	int	ttl						
1.994	4.423			5.527	105.676		332.224	9	1.585	1.208		144.470	1.860.758
1.995	8.929			7.280	74.266		532.178	5.159	1.618	1.630		141.644	2.104.021
1.996	10.160			15.247	n/d	n/d	n/d	3.440	3.536	2.296		133.546	2.088.343
1.997	5.823			18.569	439.234	2.034	441.268	n/d	3.342	2.047		155.025	2.310.058
1.998	13.155			32.017	445.495	3.005	448.500	2.872	3.888	3.922		212.111	2.868.253
1.999	15.190	2.151	n/d	31.437	501.416	8.439	509.855	2.994	2.909	2.633		220.614	2.894.717
2.000	16.753	8.819	n/d	40.920	539.408	25.881	565.289	2.484	1.837	1.488		190.232	3.290.390
2.001	43.434	7.544	n/d	56.935	520.314	19.789	540.103	2.768	2.338	2.100		218.493	3.761.724
2.002	13.858	6.070	n/d	31.255	425.994	7.835	433.829	1.424	4.270	3.638		230.748	3.772.761
2.003	3.846	6.543	n/d	21.213	453.258	11.758	465.016	n/d	2.979	2.516	10.629	179.767	3.454.544
2.004	13.304	2.160	n/d	23.627	580.966	34.151	615.117	76	1.560	1.350	17.029	213.855	4.145.371
2.005	n/d	n/d	n/d	28.847	691.036	61.629	752.665	n/d	n/d	n/d	14.851	239.193	4.554.572
2.006	n/d	n/d	n/d	34.366	710.481	54.372	764.853	n/d	n/d	n/d	20.103	306.800	5.425.747
2.007	n/d	n/d	n/d	34.015	717.246	50.040	767.286	n/d	n/d	n/d	15.443	397.131	5.932.461
2.008	n/d	n/d	n/d	35.878	791.357	38.979	830.336	n/d	n/d	n/d	3.800	394.435	6.042.307
2.009	7.092	n/d	n/d	53.140	853.695	22.753	876.448	n/d	n/d	n/d	3.837	361.378	7.052.720
2.010	9.576	n/d	n/d	81.169	1.079.081	33.989	1.113.070	n/d	n/d	n/d	3.718	412.572	7.540.298
2.011	17.253	n/d	n/d	133.739	1.169.076	49.197	1.218.273	n/d	n/d	n/d	3.698	513.095	8.394.900
2.012	50.708	n/d	n/d	213.726	1.217.978	39.613	1.257.591	n/d	n/d	n/d	2.537	532.130	8.811.540
2.013	82.457	8.802	1.796	n/d	1.320.491	32.120	1.352.611	n/d	n/d	n/d	3.880	502.390	8.475.643
crescimento médio anual (10 anos)	35,9%	3,0%	n/d	21,2%	11,3%	10,6%	11,3%	n/d	n/d	n/d	-9,6%	10,8%	9,4%
crescimento médio anual (4 anos)	84,7%	n/d	n/d	56,2%	11,5%	9,0%	11,5%	n/d	n/d	n/d	0,3%	8,6%	4,7%

estudos IAC

dados Infraero

outras fontes

A tabela acima tem caráter preliminar e será apresentada sob forma definitiva após a consideração dos aspectos tratados no *Produto 4 - Análise da Infraestrutura Aeroportuária e de Aeronáutica no Estado da Bahia*.

As estimativas de demanda futura nos aeroportos, medidas em passageiros embarcados e desembarcados, basearam-se nas tendências históricas de crescimento observadas, bem como em estimativas de desenvolvimento econômico futuro previstas para os municípios e as regiões envolvidos. Assim, para cada um dos aeroportos foram estimadas taxas de crescimento futuras, com o objetivo principal de quantificar a infraestrutura aeroportuária, conforme descrito a seguir.

Todas as estimativas de demanda futura estão na tabela 7-4 a seguir, tendo-se adotado um horizonte de projeção de 20 anos e hipóteses de crescimento que permitam identificar necessidades de dimensionamento dos aeroportos.

Tabela 2-4: Estimativas de demanda futura de passageiros embarcados + desembarcados em aeroportos da Bahia

	2013	2018	2023	2028	2033
Porto Seguro	1.352.611	2.258.328	3.318.225	4.653.982	6.527.450
	7,6%	10%	8%	7%	7%
Vitória da Conquista	256.471	510.566	822.271	1.324.276	1.945.796
	20%	12%	10%	10%	8%
Barreiras	82.457	165.850	267.104	430.173	632.066
	62,6%	15%	10%	10%	8%
Lençóis	8.202	16.497	26.569	42.789	62.872
		15%	10%	10%	8%
Valença	1.796	4.712	7.588	12.221	17.957
		15%	10%	10%	8%
Feira de Santana		97.175	195.454	314.780	506.956
		15%	15%	10%	10%
Teixeira de Freitas, Irecê, Lapa e Bonfim		17.490	28.168	45.365	66.656
		15%	10%	10%	8%

- **Porto Seguro**

O maior aeroporto regional concessionado do Brasil tem uma demanda internacional que, pelos objetivos do trabalho e por ser pequena em relação à total – em média 3,8% –, foi agregada à doméstica.

Observou-se neste aeroporto um crescimento médio anual de cerca de 11% nos últimos anos, valor este que, no primeiro trimestre de 2014, chegou a 20%. Estimaram-se taxas anuais de crescimento iniciando-se em 12% e reduzindo-se progressivamente para 7% ao final de período de projeção.

- Vitória da Conquista

O terceiro aeroporto regional da Bahia tem tido taxas anuais de crescimento muito elevadas: 21% nos últimos dez anos e 56% nos últimos quatro. Em face do PIB do município ter crescido, entre 2006 e 2010, a uma taxa média anual de 15%, levou a estimativas de taxas anuais de crescimento de demanda de passageiros iniciando-se em 12% e reduzindo-se para 7% ao final de período de projeção.

- Barreiras

Foi o aeroporto regional de maior crescimento na Bahia, tendo-se observado taxas anuais de crescimento extremamente elevadas: 36% nos últimos dez anos e 85% nos últimos quatro anos. Como o PIB da região como um todo cresceu cerca de 15% ao ano nos últimos anos, estima-se que a demanda de passageiros crescerá a taxas anuais que se iniciam em 15% e caem progressivamente para 8% ao final de 20 anos, conforme já apresentado em estudo anterior (Plano de Modernização de Aeroportos da Bahia, Seinfra – IOS).

- Lençóis

Oferece três ligações semanais com Salvador, com predominância de demanda turística para a região da Chapada Diamantina. Estimam-se taxas anuais de crescimento que variem entre 15% e 8%, valores que possibilitam identificar as necessidades de ampliação do aeroporto ao longo do período de projeção.

- Feira de Santana

Este aeroporto foi recentemente objeto de concessão. Tem grande potencial de ter serviços aéreos regulares por poder atender passageiros do interior que atualmente usam o aeroporto de Salvador, e que poderão deixar de fazê-lo se lhes forem oferecidas alternativas de acesso para o sudeste e para Brasília, e por

localizar-se em uma região de intenso desenvolvimento industrial e de serviços, que certamente demandam serviços de transporte aéreo.

Um voo diário que sirva por Feira de Santana duas vezes por dia poderá gerar uma demanda da ordem de 60.000 passageiros anuais, estimando-se que cresça a taxas anuais que se iniciam em 30% e acabem em 10% no final de 20 anos.

- Valença, Teixeira de Freitas, Irecê, Bom Jesus da Lapa, Senhor do Bonfim.

As demais apresentam uma razoável demanda de aviação geral, com exceção de Bonfim, atualmente sem aeródromo. Estima-se que todas elas apresentarão demandas futuras semelhantes à de Lençóis.

2.1.6 AERONAVE DE PLANEJAMENTO

Em função de custos de operação, em especial os de combustível, houve uma redução significativa de tipos de aeronaves operando serviços regulares de transporte aéreo no Brasil. A quase totalidade das ligações aéreas de passageiros é atualmente atendida por aeronaves de 68/70 assentos (ATR-72), sendo o uso de Caravan C-208 exceção absoluta.

Assim, a não ser que venham a ser adotados subsídios, diretos ou indiretos, teremos na Bahia uma prevalência da operação de aeronaves de maior capacidade, como a mencionada, inclusive em início de serviços regulares. Com o crescimento da demanda, deverão ser introduzidos jatos de menor capacidade, como os da família E-Jets da Embraer, e versões de Boeing e Airbus, todos com cerca de 100 a 130 assentos.

2.1.7 LIGAÇÕES FUTURAS

Para dimensionamento da infraestrutura aeroportuária, as etapas críticas serão sempre as ligações com o sudeste (Belo Horizonte, São Paulo e Rio de Janeiro) e com Brasília, para todas as localidades da Bahia, de acordo com levantamentos feitos junto às empresas aéreas.

3 ANÁLISE DA INFRAESTRUTURA AEROVIÁRIA

3.1 INTRODUÇÃO À ANÁLISE DA INFRAESTRUTURA AEROVIÁRIA

Esta análise consiste na avaliação dos aeródromos selecionados para compor o Campo de Estudos quanto às características físicas e operacionais, ao relacionamento com os núcleos urbanos das localidades em que se situam e às possibilidades de expansão dos atuais sítios aeroportuários.

Com base nos dados e informações cadastrais fornecidas e levantadas em campo são elaborados a caracterização da infraestrutura aeroportuária e os diagnósticos dos aeródromos.

3.2 CARACTERIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

Diagnósticos dos Aeródromos

Os diagnósticos compreendem um quadro contendo as informações gerais e as características físicas dos componentes aeroportuários, além da descrição da existência de obstáculos à operação em relação ao Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos. Em complemento, é apresentada uma análise referente à utilização da área de entorno, com a indicação de obstáculos à expansão do aeródromo. A seguir cada tópico do Diagnóstico descreve os conceitos utilizados e as informações detalhadas.

Informações Gerais e Características Físicas

As informações gerais do aeródromo referem-se à identificação, propriedade, administração, ao tipo de operação e área patrimonial, bem como à elevação, temperatura de referência e ao código de referência de aeródromo. As características físicas dos componentes aeroportuários existentes incluem além da área de movimento e da área terminal, os equipamentos de proteção ao voo e serviços complementares, tais como combate a incêndio e abastecimento de combustível.

Obstáculos à Operação Aérea

Os obstáculos às operações aéreas consistem em acidentes físicos ou objetos de

natureza temporária ou permanente, fixos ou móveis, que estejam situados em Zona de Proteção e que tenham altura superior ao gabarito fixado pelas diversas superfícies do Plano de Zona de Proteção do Aeródromo.

O Plano de Zona de Proteção do Aeródromo é definido pela Portaria do DECEA número 256/GC5 de 13 de maio de 2011. No estado da Bahia, foram elaborados os Planos de Zona de Proteção de todos os aeródromos, objetos de estudo deste Plano Aeroviário, e encontram-se em fase de aprovação no DECEA.

Neste tópico são considerados apenas os obstáculos que interceptam a faixa de pista, a área de aproximação e decolagem, assim como a área de transição. Estas áreas têm sua localização, características, dimensões e gabaritos definidos pelo Plano Básico, a partir do código de referência do aeródromo e do tipo de operação.

Relacionamento Urbano

A análise de relacionamento urbano tem por objetivo avaliar a situação atual de desenvolvimento urbano e as tendências de crescimento da cidade onde o aeródromo está situado. Esta abordagem concentra-se particularmente na região localizada em seu entorno, uma vez que o tipo e a natureza de ocupação ali observados podem interferir nas operações, atualmente ou no futuro.

As principais vias na área de entorno são avaliadas quanto ao seu estado de conservação e adequação ao tráfego local, de modo a verificar as condições de acessibilidade ao aeródromo.

São também abordadas as possíveis interferências do uso do solo no entorno e das características do relevo para a expansão do aeródromo. Os eventuais problemas detectados serão considerados na elaboração da proposta de desenvolvimento, objetivando a definição sobre a permanência do aeródromo no sítio atual ou a seleção de novo sítio.

3.3 PLANTAS DOS AERÓDROMOS

O plano de estudos engloba 73 aeródromos e para cada um foram elaboradas plantas de configuração atual, incluindo a situação dos aeródromos em relação ao centro urbano.

Essas plantas, em tamanho A3, formam um caderno que está anexo ao Relatório 4 – Análise da Infraestrutura Aeroportuária e de Aeronáutica no Estado da Bahia, para facilitar a visualização.

Figura 3-1 - Aeroportos do Campo de Estudos



Os aeródromos de Livramento de Brumado, Mundo Novo, Ourolândia, Poções, e Santana dos Brejos, não estão operacionais e não é do interesse do Governo do Estado da Bahia realizar investimentos para mantê-los operacionais. Assim sendo esses aeroportos não serão objetos de análise.

Tabela 3-1- Infraestrutura Aeroportuária – Informações Gerais, Equipamentos e Serviços

AERÓDROMO	ÁREA DE MOVIMENTO						TERMINAL DE PASSAGEIROS (m²)	ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS (m²)	OUTRAS EDIFICAÇÕES
	PISTA			SAÍDA	PÁTIO				
	Dimensões (m x m)	Suporte	Natureza do Piso	Dimensões (m x m)	Área (m²)	Dimensões (m x m)			
Abaré	1192,30 x 20,00	8/F/B/Y/U	asfalto	-	1.240	62x20	-	-	-
Adustina	1100,00x20,00	10/F/C/Y/U	asfalto	30x45	2400	60x40	-	-	-
Amargosa	1116,00x20,00	8/F/B/Y/U	asfalto	25x18	2.625	75x35	99	231	-
Barra	1300,00x19,50	10/F/C/X/U	asfalto	50x17	1.224	51x24	73	-	2 Depósitos
Barreiras	1600,00x30,00	35/F/A/X/T	concreto	370x18	10.200	120x85	480	6.279	KF, estação de rádio, PAA
Belmonte	1212,00x28,00	12/F/C/Y/U	asfalto	55,5x18	3.760	80x47	286	486	-
Bom Jesus da Lapa	900,00x30,00	9/E/C/Y/U	asfalto	250x15 155x9	4.200	140x30	242	5.700	PAA, KF, KT, alojamentos, caixa d'água, residências, depósito
Boquira	943,28x24,00	8/F/C/Y/U	terra	-	-	-	192	-	Depósito
Brotas de Macaúba	930,00x22,00	-	terra	61,2x16,9	2.986	38,82x76,92	-	-	-
Butirama	1102,00x29,00	5700kg/0.5Mpa	terra	35x17	4.466	77x58	78	-	-
Caculé	1203,01x19,00	8/F/B/Y/U	asfalto	24x24	1.140	38x30	52	1.596	-
Caetitê	1364,81x20,00	8/F/C/Y/U	asfalto	212,7x9,6	2.767	52,6x52,6	172	-	Hangar, Depósito residência
Campo Alegre de Lourdes	1500,00x20,00	8/F/B/Y/U	asfalto	-	4880	80x61	-	-	-

AERÓDROMO	ÁREA DE MOVIMENTO						TERMINAL DE PASSAGEIROS (m ²)	ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS (m ²)	OUTRAS EDIFICAÇÕES
	PISTA			SAÍDA	PÁTIO				
	Dimensões (m x m)	Suporte	Natureza do Piso	Dimensões (m x m)	Área (m ²)	Dimensões (m x m)			
Canavieiras	1344,00x30,00	35/F/A/X/T	asfalto	103x15	3.850	77x50	-	1.320	Oficina, caixa d'água
Canudos	1040,00 x 22,00	2.500Kg/0,50M Pa	terra	-	1.848	56x33	-	-	2 edificações
Caravelas	1.530,00x50,00 1.150,00x50,00	32/F/C/X/U	asfalto	-	-	-	316	731	Depósito, edificações, PAA
Carinhanha	1335,00x20,300	8/F/B/Y/U	asfalto	77x16	4.800	80x60	-	-	-
Casa Nova	1129,11x23,00	10/F/B/Y/U	asfalto	36x19	1.743	83x21	132	180	-
Castro Alves	1321,00x21,00	10/F/B/Y/U	asfalto	39x15	3.366	66x51	72	1.000	-
Cipó	1560,00x28,00	4/F/B/Y/U	asfalto	58,5x19,4	4.953	60,7x81,6	-	784	Depósito
Cocos	1000,00x23,00	6/F/B/Y/U	terra	-	1.200	20x60	-	-	-
Coribe	1130,00x15,00	5700Kg/0.50M Pa	terra	-	-	-	-	-	-
Correntina	1200,00x24,00	8/F/C/Y/U	terra	50x20	4.800	80x60	77	1.151	Depósito, hangar
Curaçá	1299,71x27,00	12/F/C/Y/U	asfalto	85x20	7.200	80x90	48	-	-
Divisa	1200,85x19,59	2500Kg/0.50M Pa	asfalto	-	4.000	100x40	-	-	-
Esplanada	1320,00x21,00	7/F/C/Y/U	asfalto	170x20	7.350	70x105	-	-	-
Euclides da Cunha	1158,00x25,00	10/F/C/Y/U	asfalto	-	-	-	-	-	-
Feira de Santana	1501,00x28,00	14/P/B/Y/U	asfalto	150x18	12.247	209x58,6	355	3.445	Depósito, escolinha, PAA
Formosa do Rio Preto	1320,00x18,50	5700Kg/0.50M Pa	asfalto	44x12	2.565	57x45	-	-	-

PAEBahia - PLANO AEROVIÁRIO DO ESTADO DA BAHIA 2014

AERÓDROMO	ÁREA DE MOVIMENTO						TERMINAL DE PASSAGEIROS (m ²)	ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS (m ²)	OUTRAS EDIFICAÇÕES
	PISTA			SAÍDA	PÁTIO				
	Dimensões (m x m)	Suporte	Natureza do Piso	Dimensões (m x m)	Área (m ²)	Dimensões (m x m)			
Gentio de Ouro	1300,00x20,00	10/F/C/Y/U	asfalto	40x30	3.000	60x50	-	-	-
Guanambi	1702,00x30,00	8/F/C/Y/U	asfalto	105x19	7.021	119x59	312	1.969	PAA, depósitos
Ibotirama	1200,00x20,00	6/F/C/Y/U	asfalto	34,1x9,6	2.323	60,5x38,4	-	-	-
Ipiaú	1142,00x20,00	6/F/C/Z/U	asfalto	-	1.848	56x33	52	-	-
Irecê	1406,00x28,00	5700kg/0.5Mpa	asfalto	75x20	5.900	100x59	186	3.550	Sub-estação, PAA
Itaberaba	1201,00x29,00	8/F/C/Y/U	asfalto	49x16,5	4.466	77x58	-	2.750	Depósito
Itapetinga	1401,00x30,00	8/F/C/Y/U	asfalto	46x20	3.600	40x90	165	982	Depósito
Ituaçu	1500,00x30,00	10/F/B/Y/U	asfalto	60x20	4.895	89x55	40	800	-
Ituberá	808,00x21,00	6/F/B/Y/U	cascalho	-	1.200	40x30	220	400	-
Jacobina	1227,00x26,00	6/F/C/Y/U	asfalto	-	5.600	70x80	178	-	-
Jaguarari	2234,25x36,00	6/F/B/Y/U	terra	-	-	-	-	-	-
Jequié	1205,00x30,00	8/F/C/Y/U	asfalto	80x25	5.000	100x50	252	7.500	KF
Lençóis	2082,00x30,00	44/R/A/W/T	asfalto	188,5x23	16.072	164x98	1.100	2.465	KF
Luís Eduardo Magalhães	1300,00x28,00	10/F/B/Y/U	asfalto	70x20	4.200	70x60	-	800	-
Macaúbas	1327,89x16,60	8/F/C/Y/U	asfalto	-	2.475	-	-	-	Depósito
Maracás	1306,00x21,00	5700kg/0.5Mpa	asfalto	80x60	4.800	80x60	-	-	-
Maraú	600,00x11,00	5600kg/0.5MPa	terra	-	-	-	-	-	-
Monte Santo	1307,26x30,00	5700kg/0.5Mpa	Piçarra	-	-	-	-	-	-
Morro do	1030,40x25,00	7/F/C/Y/U	terra	-	4.838	-	-	-	-

PAEBahia - PLANO AEROVIÁRIO DO ESTADO DA BAHIA 2014

AERÓDROMO	ÁREA DE MOVIMENTO						TERMINAL DE PASSAGEIROS (m ²)	ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS (m ²)	OUTRAS EDIFICAÇÕES
	PISTA			SAÍDA	PÁTIO				
	Dimensões (m x m)	Suporte	Natureza do Piso	Dimensões (m x m)	Área (m ²)	Dimensões (m x m)			
Chapéu									
Mucugê	1400,00x19,00	6/F/C/Z/U	asfalto	-	4.200	-	-	-	-
Palmeiras	1275,00x19,30	3000kg/0.50Mpa	terra	-	1.102	38x29	-	-	-
Paramirim	1238,30x25,00	10/F/C/Y/U	asfalto	40x20	3.200	80x40	300	-	-
Piatã	1290,00x25,00	10/F/C/Y/U	terra	38x20	1.386	42x33	82	-	-
Pilão Arcado	1108,05x19,00	5600Kg/0.50Mpa	cascalho	73x23	4.650	75x62	100	691	-
Piritiba	1226,76x27,70	8/F/B/Y/U	asfalto	95x19	3.040	80x38	-	200	KF
Porto Seguro	2000,00x45,00	55/F/B/X/T	asfalto	140x20	37.733	97x389	5.640	6.900	PAA, depósitos, SCI
Prado	1166,00x30,00	8/F/C/Y/U	asfalto	-	3.000	100x30	98	-	-
Queimadas	920,00x22	6/F/B/Y/U	terra	55x15	1.200	40x30	-	-	-
Remanso	1361,25x30,00	8/F/C/Y/U	asfalto	60x15	4.000	80x50	84	697	Depósito, caixa d'água
Rio de Contas	1.328,00x41,00	5600Kg/0.50Mpa	piçarra	-	-	-	-	-	-
Ruy Barbosa	1.268,00x22,00		terra						
Santa Maria da Vitória	1308,00x30,00	8/F/C/Y/U	asfalto	66x18	3.822	78x49	85	1.054	-
Santa Rita de Cássia	1306,00x20,00	5000Kg/0.50Mpa	asfalto	40x10	2.000	50x40	50	-	-
São José do Jacuípe	1193,51x28,00	8/F/C/Y/U	cascalho	-	-	-	-	-	-
Sento Sé	1199,00x22,00	10/F/B/Y/U	cascalho	51x16	3.245	59x55	84	-	caixa d'água

PAEBahia - PLANO AEROVIÁRIO DO ESTADO DA BAHIA 2014

AERÓDROMO	ÁREA DE MOVIMENTO						TERMINAL DE PASSAGEIROS (m ²)	ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS (m ²)	OUTRAS EDIFICAÇÕES
	PISTA			SAÍDA	PÁTIO				
	Dimensões (m x m)	Suporte	Natureza do Piso	Dimensões (m x m)	Área (m ²)	Dimensões (m x m)			
Souto Soares	1200,00x19,00	8/F/C/Y/U	asfalto	-	-	-	-	-	-
Tanque Novo	1298,71x27,00	5700Kg/0.50M Pa	terra	-	-	-	-	-	-
Teixeira de Freitas	1481,00x30,00	31/F/A/X/T	asfalto	96x17	5.782	59x98	460	1.025	Caixa d'água, PAA, SCI
Tucano / Caldas Jorro	1098,00x11,90	8/F/B/Y/U	cascalho	-	-	-	-	-	-
Uauá	1200,00x25,00	8/F/B/Y/U	cascalho	24x21	3.226	irregular	57	-	-
Utinga	1420,00x20,00	8/F/C/Y/U	asfalto	38,8x11,2	2.059	40,7x50,6	-	-	PAA
Valença	1800,00x30,00	55/F/B/X/T	asfalto	150x23	12.096	144x84	756	3.600	KF, castelo d'água, SCI, PAA
Valente	1003,26x19,00	5700kg/0.5Mpa	Piçarra	-	-	-	-	-	-
Vitória da Conquista	1775,00x30,00	10/F/C/Y/U	asfalto	205x14	8.220	137x60	216	3.800	PAA
Xique-Xique	1282,00x20,00	8/F/C/Y/U	asfalto	62x13	5.700	95x60	50	1.325	-

Tabela 3-2 - Infraestrutura Aeroportuária – Informações Gerais, Equipamentos e Serviços

Aeródromo	Indicador ICAO	Elevação (m)	TREF (°C)	Orientação	CRA	Tipo de operação	Utilização	Área patrimonial (ha)	Auxílios e iluminação	Abast. Combustível
Abaré	SDLI	325,65	32,5	12/30	1B	VFR	Av. Geral	10,29	Biruta	-
Adustina	SNAH	239,197	-	14/32	1B	VFR	Av. Geral	-	-	-

PAEBahia - PLANO AEROVIÁRIO DO ESTADO DA BAHIA 2014

Aeródromo	Indicador ICAO	Elevação (m)	TREF (°C)	Orientação	CRA	Tipo de operação	Utilização	Área patrimonial (ha)	Auxílios e iluminação	Abast. Combustível
Amargosa	SNAZ	419,42	32,3	15/33	1B	VFR	Av. Geral	12,22	Biruta	-
Barra	SNBX	389,513	33,9	06/24	1B	VFR	Av. Geral	23,41	Biruta	-
Barreiras	SNBR	731,537	32,5	08/26	3C	VFR	Av. Regular	367,44	L12, L14, L15	PF, TF
Belmonte	SNBL	2,48	34,9	04/22	2B	VFR	Av. Geral	40,2	Biruta	-
Bom Jesus da Lapa	SNBL	442,509	33,8	18/36	2C	IFR	Av. Geral	55,38	Biruta	PF, TF
Boquira	SNBO	573,789	32,7	03/21	2B	VFR	Av. Geral	63,2	Biruta	-
Brotas de Macaúba	SNKO	840,76	-	13/31	1B	VFR	Av. Geral	-	-	-
Butirama	SNTQ	499,321	-	11/29	2B	VFR	Av. Geral	11	-	-
Caculé	SDLK	661,708	32	14/32	1A	VFR	Av. Geral	16,32	Biruta	-
Caetité	SNIE	975,7	30,7	10/28	1B	VFR	Av. Geral	28,8	Biruta	-
Campo Alegre de Lourdes	SSRK	488,972	33,5	11/29	1B	VFR	Av. Geral	16,36	Biruta	-
Canavieiras	SNED	3,777	34,9	13/31	3C	VFR	Av. Geral	42,07	Biruta	-
Canudos	SNKU	380	32,6	12/30	1A	VFR	Av. Geral	8,89	Biruta	-
Carinhanhas	SNNH	447,972	33,9	13/31	2B	VFR	Av. Geral	17,1	Biruta	-
Casa Nova	SDFX	404,851	33,3	12/20	2B	VFR	Av. Geral	30,72	Biruta	-
Castro Alves	SSFR	259,067	33,4	13/31	1B	VFR	Av. Geral	14,5	Biruta	-
Cipó	SNIO	220,023	33,8	13/31	2C	VFR	Av. Geral	29,54	Biruta, FR, L2, L5	-
Cocos	SNKC	613,472	33,1	06/24	2B	VFR	Av. Geral	29,43	Biruta	-
Coribe	SDKE	698,173	-	10/28	1A	VFR	Av. Geral	-	-	-
Correntina	SNTY	666,784	32,9	12/30	2B	VFR	Av. Geral	22,43	Biruta	-
Curaçá	SDKF	386,383	32,9	18/36	2B	VFR	Av. Geral	25,66	Biruta	-
Divisa	SNDW	826,06	30,7	04/22	1B	VFR	Av. Geral	23,43	Biruta	-

PAEBahia - PLANO AEROVIÁRIO DO ESTADO DA BAHIA 2014

Aeródromo	Indicador ICAO	Elevação (m)	TREF (°C)	Orientação	CRA	Tipo de operação	Utilização	Área patrimonial (ha)	Auxílios e iluminação	Abast. Combustível
Esplanada	SNES	156,931	33,8	11/29	1B	VFR	Av. Geral	99,63	Biruta	-
Euclides da Cunha	SNEU	456,362	-	18/36	2B	VFR	Av. Geral	11,07	-	-
Feira de Santana	SNJD	233,15	28	13/31	2B	VFR	Av. Geral	65,32	Biruta	-
Formosa do Rio Preto	SNKJ	510,929	34	05/23	1A	VFR	Av. Geral	14,73	Biruta	-
Gentio do Ouro	SNGT	1067	29,6	06/24	1B	VFR	Av. Geral	15,9	Biruta	-
Guanambi	SNGI	552,69	32,8	14/32	3C	VFR	Av. Geral	44,72	L12, L14, L15	-
Ibotirama	SNIT	426	33,4	16/32	1B	VFR	Av. Geral	16,89	Biruta	-
Ipiaú	SNIU	128,62	34,3	15/33	1B	VFR	Av. Geral	16,59	Biuta	-
Irecê	SNCI	774,929	31	11/29	2B	VFR	Av. Geral	23,07	L12, L14, L15	PF
Itaberaba	SNIB	282,702	33,6	14/32	2B	VFR	Av. Geral	20,6	Biruta	-
Itapetinga	SNIP	267,174	33,7	11/29	3C	VFR	Av. Geral	21,65	Biruta, Balizamento noturno	-
Ituaçú	SNYT	526,592	32,3	03/21	3C	VFR	Av. Geral	17,07	Biruta	-
Ituberá	SNZW	6,44	35	09/27	1B	VFR	Av. Geral	10,01	Biruta	-
Jacobina	SNBJ	481,703	32,3	14/32	2A	VFR	Av. Geral	39,96	Biruta	-
Jaguarari	SNMI	450	-	17/35	3C	VFR	Av. Geral	-	-	-
Jequié	SNJK	197,19	33,8	14/32	3C	VFR	Av. Geral	21,38	Biruta	-
Lençóis	SBLE	506,273	32,6	14/32	3C	VFR	Av. Regular	114,56	L9, L12, L14, L15, L21, L26	PF, TF
Luís Eduardo Magalhães	SSQZ	774,636	32,5	10/28	2B	VFR	Av. Geral	29,44	Biruta	-

PAEBahia - PLANO AEROVIÁRIO DO ESTADO DA BAHIA 2014

Aeródromo	Indicador ICAO	Elevação (m)	TREF (°C)	Orientação	CRA	Tipo de operação	Utilização	Área patrimonial (ha)	Auxílios e iluminação	Abast. Combustível
Macaúbas	SNMC	640,555	32,2	12/30	1A	VFR	Av. Geral	16,21	Biruta	-
Maracás	SNMJ	952,854	29,1	07/25	1B	VFR	Av. Geral	16,9	Biruta	-
Maraú	SIRI	6,763	34,8	11/29	1A	VFR	Av. Geral	-	-	-
Monte Santo	SSQP	442,855	-	17/35	3C	VFR	Av. Geral	-	-	-
Morro do Chapéu	SNOC	1083,869	28,7	15/33	2B	VFR	Av. Geral	17	Biruta	-
Mucugê	SNQU	1070	29,1	07/25	1B	VFR	Av. Geral	10,05	Biruta	-
Palmeiras	SNPM	700,148	31,3	12/30	1A	VFR	Av. Geral	20,87	Biruta	-
Paramirim	SNBZ	625,291	32,3	18/36	2B	VFR	Av. Geral	20,02	Biruta	-
Piatã	SNPI	1256	28	18/36	2B	VFR	Av. Geral	14,32	Biruta	-
Pilão Arcado	SNYD	394,037	33,7	09/27	1A	VFR	Av. Geral	14,05	Biruta	-
Piritiba	SNTR	580,155	31,7	10/28	2B	VFR	Av. Geral	20	Biruta	-
Porto Seguro	SBPS	50	34,7	10/28	4D	IFR	Av. Regular	86,41	L9, L12, L14, L15, L21, L26	PF, TF
Prado	SNRD	26,39	34,9	11/29	3C	VFR	Av. Geral	8,96	Biruta	-
Queimadas	SNQM	314,168	33,2	03/21	1B	VFR	Av. Geral	23,1	Biruta	-
Remanso	SNRM	404,865	33,4	11/29	3C	VFR	Av. Geral	33,25	Biruta	-
Rio de Contas	SDLE	1.132,98	-	15/33	2A	VFR	Av. Geral	17,29	Biruta	-
Ruy Barbosa	-	394,764	33	13/31	1A	VFR	Av. Geral	38,58	Biruta	-
Santa Maria da Vitória	SNVD	463,5	33,3	10/28	3C	VFR	Av. Geral	25,32	Biruta	-
Santa Rita de Cássia	SNKS	456,59	34,1	09/27	1B	VFR	Av. Geral	14,82	Biruta	-
São José do Jacuípe	SNJH	425,283	-	10/28	2B	VFR	Av. Geral	5,21	-	-
Sento Sé	SNSE	398,2	33,5	13/33	1B	VFR	Av. Geral	15,44	Biruta	-

PAEBahia - PLANO AEROVIÁRIO DO ESTADO DA BAHIA 2014

Aeródromo	Indicador ICAO	Elevação (m)	TREF (°C)	Orientação	CRA	Tipo de operação	Utilização	Área patrimonial (ha)	Auxílios e iluminação	Abast. Combustível
Souto Soares	SNST	816,286	30,6	17/35	1A	VFR	Av. Geral	13,55	Biruta	-
Tanque Novo	SSQM	751	32,1	11/29	2B	VFR	Av. Geral	17,6	Biruta	-
Teixeira de Freitas	SNTF	103,52	34,6	11/29	3C	VFR	Av. Geral	35,8	L12, L14, L15, L21, L26	PF TF
Tucano / Caldas Jorro	SDLH	156,931	-	13/31	1A	VFR	Av. Geral	11,07	-	-
Uauá	SNUU	452,052	32,5	15/33	2B	VFR	Av. Geral	19,94	Biruta	-
Utinga	SNUT	606	31,9	06/24	1B	VFR	Av. Geral	17,24	Biruta	PF TF
Valença	SNVB	5,176	35	04/24	3C	VFR	Av. Geral	141,43	L12, L14, L15, L21, L26	PF TF
Valente	SNVV	333,913	32,6	11/29	1B	VFR	Av. Geral	10,24	Biruta	-
Vitória da Conquista	SBQV	915	29,8	15/33	3C	IFR	Av. Regular	75,81	L6, L12, L14, L15, L21, L23, L26	PF, TF
Xique-Xique	SNQX	524,28	33,6	13/31	1B	VFR	Av. Geral	18,95	Biruta	-

Legenda

- não existente

ND - Informação não disponível

L1 – MALS (Sistema de luzes de aproximação de intensidade média, sem flash).

L2 – MALSF. (Sistema de Luzes para aproximação de intensidade média com flash).

L2A – MALSR (Sistema de luzes para aproximação de intensidade média com luzes indicadoras de alinhamento de pista).

L3 – ALS (Sistema de luzes de aproximação sem flash).

L4 – ALSF-1 (ALS Categoria I, com flash).

L5 – ALSF-2 (ALS Categoria II, com flash).

L6 – VASIS de 2 barras

L7 – VASIS de 3 barras

L8 – AVASIS

PAEBahia - PLANO AEROVIÁRIO DO ESTADO DA BAHIA 2014

- L9 – PAPI
- L9A – APAPI (Sistema indicador de rampa de aproximação de precisão simplificada)
- L10 – REIL (Luzes indicadoras de cabeceira de pista).
- L11 – Luzes de zona de contato.
- L11A – Luzes de zona de contato de alta intensidade.
- L12 – Luzes de cabeceira
- L12A – Luzes de cabeceira de alta intensidade
- L13 – Luzes intermitentes de direção de pista.
- L14 – Luzes ao longo das laterais da pista, de 60 em 60 metros.
- L14A – Luzes ao longo das laterais da pista de alta intensidade, de 60 em 60 metros.
- L15 – Luzes (azuis) de pista de táxi, indicando sua trajetória.
- L16 – Refletores na cabeceira da pista, indicando sua localização.
- L17 – Placas refletoras instaladas ao lado das luzes laterais e de fim-de-pista
- L18 – Balizamento de emergência
- L19 – Luzes de eixo-de-pista.
- L19A – Luzes de eixo de pista de alta intensidade.
- L20 – Luzes de eixo-de-pista-de-táxi para saída à grande velocidade.
- L20A – Luzes de eixo-de-pista-de-táxi para saída à grande velocidade, de alta intensidade
- L21 – Farol rotativo de aeródromo.
- L22 – Farol de identificação de aeródromo.
- L23 – Luzes de obstáculo.
- L24 – Farol de perigo.
- L25 – Luzes de contorno de área de aeródromo.
- L26 – Indicador de direção de vento iluminado.
- L27 - Luzes de Barra de Parada
- L30 – Luzes de limite de área de pouso de helipontos.
- L31 – Sinal luminoso de identificação de heliponto.
- L32 – Faróis de heliponto.
- L33 – Luzes indicadoras de direção de aproximação de heliponto.
- L34 – Luzes indicadoras de área de toque quadradas de heliponto.
- L35 – Luzes indicadoras do ângulo de direção do heliponto.

4 CRITÉRIO DE CLASSIFICAÇÃO DE AEROPORTOS E AERÓDROMOS E SELEÇÃO

4.1 CLASSIFICAÇÃO DOS AEROPORTOS E AERÓDROMOS DO ESTADO DA BAHIA

4.1.1 SISTEMA ESTADUAL DE AEROPORTOS

A definição do Sistema Estadual de Aeroportos tem como objetivo selecionar as unidades aeroportuárias que deverão atender ao tráfego aéreo previsto para o Estado nos próximos vinte anos, bem como classificá-las de acordo com sua função no sistema e com o porte das aeronaves previstas nas operações. As unidades selecionadas deverão receber prioridade nos investimentos estaduais, adequando suas respectivas infraestruturas às condições necessárias ao desenvolvimento da aviação geral e doméstica regional.

Além dos aeroportos de interesse estadual, o sistema aeroportuário do Estado da Bahia inclui os aeroportos de interesse federal e municipal. Aqueles de interesse federal são atualmente administrados pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO.

Já os aeródromos de interesse municipal são os demais aeródromos públicos, situados em localidades que não foram consideradas de importância econômica, nem essenciais à acessibilidade e ao recobrimento do espaço aéreo. Porém, sua inclusão no Sistema Estadual de Aeroportos visa, principalmente, à regularização da infraestrutura existente e sua adequação às normas aeronáuticas em vigor. Desta forma, recomenda-se que a sua administração seja de competência das respectivas Prefeituras Municipais.

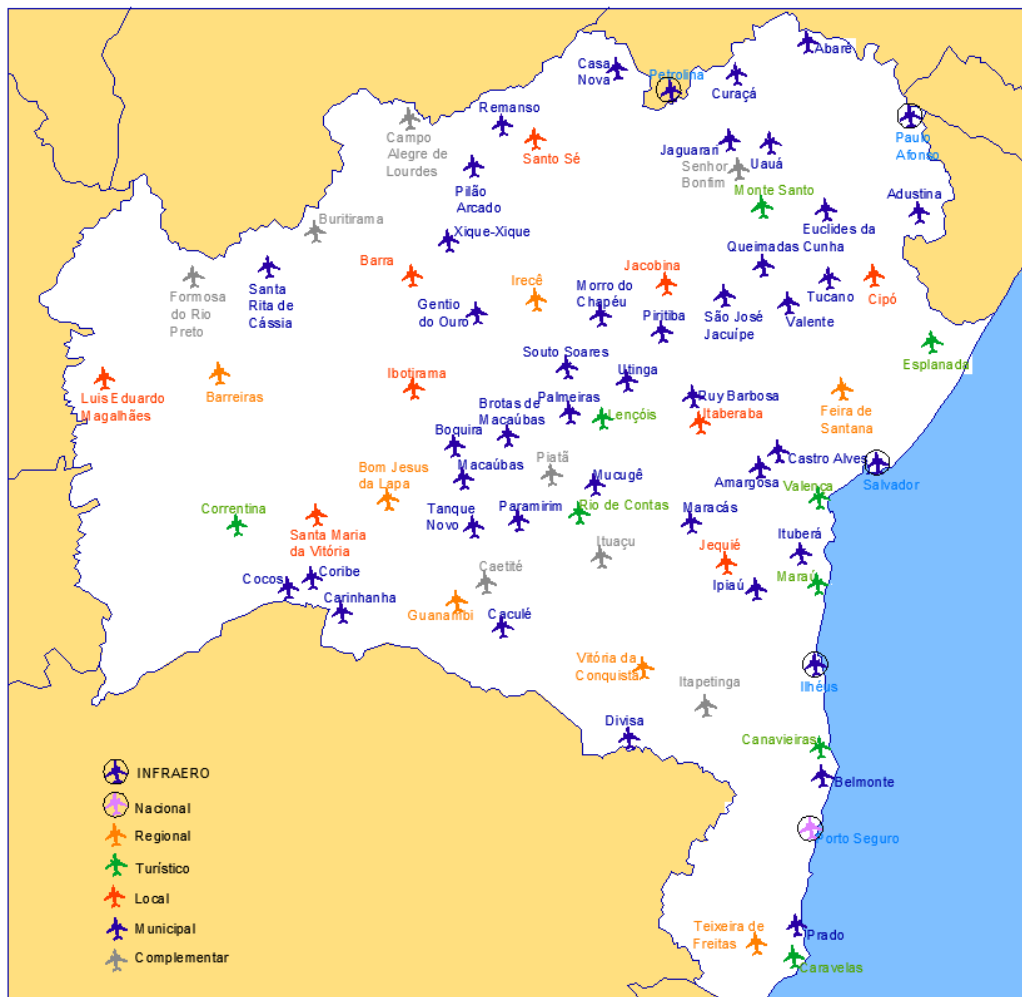
Os aeroportos de interesse federal, bem como os de interesse estadual, receberam sua classificação em função do papel desempenhado no novo sistema.

Além desse Sistema Estadual, ainda existe o Aeroporto privado de Comandatuba (Hotel Transamérica) que desempenham importante papel para o transporte aéreo não regular da Bahia. Porém, esse aeroporto deve ser

mantido e adequado pelo proprietário, uma vez que, de acordo com o Código Brasileiro de Aeronáutica, não é permitido o investimento público em aeródromos privados.

Após descrever a estrutura e classificação do sistema proposto são estabelecidas as diretrizes gerais de desenvolvimento do sistema, assim como se apresenta uma avaliação da rede então definida, uma vez que este trabalho se trata de uma revisão do Plano Aeroviário elaborado em 2002. A figura a seguir ilustra o novo Sistema Estadual de Aeroportos.

Figura 4-1 - Sistema Estadual de Aeroportos da Bahia



4.1.2 ESTRUTURA DO SISTEMA

Os aeroportos são classificados pelas funções que desempenham no sistema e pelo porte das aeronaves que estão previstas a operar em cada um deles. Os aeroportos de interesse federal, sob administração da INFRAERO, são objeto de planejamento específico, não sendo, portanto, objeto de considerações referentes ao porte das aeronaves. Para os aeródromos de interesse municipal, foi considerado como aeronave de planejamento o Grupo 1, típico da aviação geral. A seguir, serão caracterizadas as diferentes classes de aeroportos, de acordo com sua função.

4.1.2.1 Aeroportos de Interesse Federal

Os aeroportos selecionados como de interesse federal são aqueles considerados de interesse nacional em virtude de ligarem áreas de desenvolvimento marcante ou de significativo interesse político-social.

Estes aeroportos são administrados, atualmente, pela INFRAERO, tendo em vista que essa empresa tem por finalidade a administração e operação dos aeroportos considerados de interesse federal.

4.1.2.2 Aeroportos de Interesse Privado

Os aeródromos considerados de interesse privado são aqueles que operam, atualmente, a aviação regular ou não regular, desempenhando importante papel para o transporte aéreo do Estado. Estes aeródromos são de propriedade privada, aos quais cabe a responsabilidade de operação, manutenção e exploração.

4.1.2.3 Aeroportos de Interesse Estadual

Os aeroportos de interesse estadual são aqueles que desempenham a função de atendimento ao tráfego aéreo regular entre regiões de importância econômica local ou regional, assim como entre uma localidade de importância nacional e outra de importância estadual ou regional. Além desses aeroportos estão incluídos os aeródromos para os quais não há previsão de ocorrência do tráfego regular, porém são de importância econômica local ou necessários para a integração com as demais regiões.

4.1.2.4 Aeroportos de Interesse Municipal

Estes aeródromos de interesse municipal são aqueles que não possuem importância econômica no nível estadual, porém desempenham função alternativa de transporte, devendo, portanto, serem adequados às normas aeroportuárias, a fim de garantir a segurança e confiabilidade das operações aéreas. São unidades consideradas de interesse das municipalidades.

A seguir serão apresentadas as classificações dos aeroportos em função do tipo de tráfego previsto para cada unidade. Cabe ressaltar que, a mesma classificação pode estar inserida em aeroportos de interesse federal como em aeroportos de interesse estadual.

4.1.2.5 Aeroporto Internacional

Internacionais são os aeroportos caracterizados como portões de entrada e saída do tráfego aéreo internacional, onde são satisfeitas formalidades de alfândega, polícia, saúde pública e demais serviços análogos.

4.1.2.6 Aeroporto Nacional

Nacionais são os aeroportos de capitais ou grandes centros metropolitanos com características adequadas às operações de aviação doméstica.

4.1.2.7 Aeroporto Regional

Consiste nos aeroportos destinados a atender às regiões de interesse estadual, que apresentam demanda por transporte aéreo regional regular ou não regular, em ligações com grandes centros metropolitanos e capitais, bem como aqueles com potencial socioeconômico compatível, indicados pelo estudo de hierarquização dos municípios.

4.1.2.8 Aeroporto Turístico

Consiste nos aeroportos localizados em municípios cuja principal atividade econômica, existente ou prevista, é o turismo. Desta forma estas unidades aeroportuárias são destinadas a atender a operação do tráfego turístico, principalmente em voos não regulares. O fato de o principal movimento nestes aeroportos ser o voo não regular não significa que não existirá a aviação regular. Porém, o que o caracteriza, no Sistema Estadual, é a função turística desempenhada por sua localidade.

4.1.2.9 Aeroporto Local

Trata-se de aeroportos caracterizados pela operação exclusiva da aviação não regular de pequeno porte, induzida pela atividade econômica local, de qualquer natureza. São também unidades que desempenham a função de absorver o tráfego da aviação geral de outros aeroportos onde este segmento provoque interferências indesejáveis.

4.1.2.10 Aeroporto Complementar

São aqueles aeroportos que não possuem demanda por transporte aéreo regular, mas desempenham a função de apoio a localidades de difícil acesso e a projetos de desenvolvimento, compondo o sistema de modo a promover a cobertura territorial, permitindo acesso aéreo a diversas áreas do estado.

4.1.3 CLASSIFICAÇÃO DO SISTEMA

4.1.3.1 Aeroportos de Interesse Federal

a) Aeroporto Internacional

- Aeroporto Internacional Deputado Luís Eduardo Magalhães / Salvador

O Aeroporto Internacional Deputado Luiz Eduardo Magalhães em Salvador, é uma das mais importantes unidades da rede aeroportuária brasileira. Localizado a apenas 18km do centro de Salvador, é administrado pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO desde 1974 e, em 2013, movimentou 8,1 milhões de passageiros do tráfego doméstico e 347 mil passageiros do tráfego internacional.

O aeroporto de Salvador recebe todos os segmentos de tráfego aéreo, a saber: regulares, de âmbito nacional e internacional e não regulares, também de âmbito nacional e internacional.

O movimento da aviação doméstica, de acordo com o HOTRAN de janeiro de 2014, corresponde a 60 voos diários. O segmento internacional regular corresponde a 17 voos semanais, partindo de Salvador.

Por sua importância histórica e seus encantos naturais, Salvador e seu entorno possui forte vocação turística e faz da cidade um importantíssimo ponto de convergência para turistas nacionais e internacionais.

Com vistas a ajustar a infraestrutura aeroportuária às expectativas de evolução do transporte aéreo no que concerne aos tráfegos de passageiros e aeronaves, foi elaborado o Plano Diretor do Aeroporto de Salvador, em 2008. Este documento apresenta diretrizes de desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária para os horizontes de 2010, 2015 e 2025 em conformidade com as normas emanadas pela ANAC. As projeções de movimento de passageiros, calculadas naquele plano diretor, preveem para o ano de 2025, mais de 10 milhões de passageiros.

b) Aeroporto Nacional

- Ilhéus

Situado ao sul da Bahia, o Aeroporto de Ilhéus foi construído na década de 40 para servir de base de apoio para operações militares durante a II Guerra Mundial. A administração foi de responsabilidade da Força Aérea Brasileira até 10 de março de 1981, quando a INFRAERO assumiu. Várias obras de ampliação e reforma do Terminal de Passageiros vêm sendo realizadas ao longo do tempo para atender à demanda crescente.

Em 2013 este aeroporto movimentou cerca de 502 mil passageiros nos segmentos regular e não regular de tráfego aéreo.

Ilhéus possui economia altamente diversificada com destaque para os setores industrial e de serviços. Tal fato explica o elevado potencial de polarização que este município exerce no sul do Estado, representando um importante fator de atração de atividades para a cidade e geração de demanda por transporte aéreo.

Com vistas a ajustar a infraestrutura aeroportuária às expectativas de evolução do transporte aéreo no que concerne aos tráfegos de passageiros e aeronaves, foi elaborado o Plano Diretor do Aeroporto de Ilhéus, em 2008. Este documento apresenta diretrizes de desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária para os horizontes de 2010, 2015 e 2025 em conformidade com as normas emanadas pela ANAC. As projeções de movimento de passageiros, calculadas naquele plano diretor, preveem para o ano de 2025, 860 mil passageiros.

c) Aeroporto Local

- Paulo Afonso

A localidade de Paulo Afonso conta com um aeroporto administrado pela INFRAERO, cuja função na rede corresponde ao atendimento local.

Esse aeroporto teve uma grande importância na época da construção da usina hidrelétrica. Atualmente, não possui movimento regular de passageiros e registrou, em 2013, um movimento total de apenas 3.880 passageiros.

Com vistas a ajustar a infraestrutura aeroportuária às expectativas de evolução do transporte aéreo no que concerne aos tráfegos de passageiros e aeronaves, foi elaborado o Plano Diretor do Aeroporto de Paulo Afonso, em 2008. Este documento apresenta diretrizes de desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária para os horizontes de 2010, 2015 e 2025 em conformidade com as normas emanadas pela ANAC. As projeções de movimento de passageiros, calculadas naquele plano diretor, preveem para o ano de 2025, 59 mil passageiros.

A figura a seguir mostra a localização dos aeroportos de interesse nacional, com indicação de um raio de influência de 100km. O Aeroporto de Petrolina, apesar de não estar no Estado da Bahia, exerce influência no norte do Estado, absorvendo o tráfego daquela região.

Figura 4-2 - Aeroportos de Interesse Nacional



4.1.3.2 Aeroportos de Interesse Estadual

a) Aeroporto Nacional

- Porto Seguro

Porto Seguro é um dos mais importantes balneários turísticos brasileiros, recebendo, ao longo de todo o ano, turistas do Brasil e do mundo. Dono de um dos litorais mais belos do Brasil, este município vem consolidando ano a ano sua vocação para o turismo e serviços correlacionados. É o caso do transporte aéreo, tanto de âmbito regular como não regular, que apresentou índices médio de crescimento do movimento de passageiros, da ordem de 9% ao ano no período de 2008 a 2013.

Em 2013, o movimento foi de 1,35 milhões de passageiros, sendo 98% do tráfego doméstico. O movimento total de aeronaves foi de 10.898, entre pousos e decolagens, sendo 98% correspondente ao tráfego doméstico.

O Aeroporto de Porto Seguro é administrado pela Sociedade Nacional de Apoio Rodoviário e Turístico Ltda (SINART), através de convênio firmado com o Governo do Estado.

De forma análoga aos demais aeroportos mencionados, o Aeroporto de Porto Seguro, embora de administração privada, também possui um Plano Diretor que foi elaborado pelo Instituto de Aviação Civil (IAC) e aprovado pela Portaria Nº 132/DGAC, de 07 de março de 1997. Esse documento de planejamento apresenta previsões de demanda e de desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária para os horizontes de 2000, 2005 e 2015 e já se encontra desatualizado.

b) Aeroporto Regional

Os dados do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) descreve algumas regiões de influência de cidades (REGIC) dos diversos estados brasileiros.

Para o Estado da Bahia, indica as cidades de Ilhéus (Infraero), Vitória da Conquista e Feira de Santana, como as que mais influência exercem sobre outras cidades da região.

Outras cidades que também exercem influência sobre outras, mas com menor

intensidade, são Barreiras, Teixeira de Freitas, Paulo Afonso (Infraero), Irecê, e Guanambi.

Dessa forma, os aeroportos desses municípios podem ser considerados de interesse regional, a saber:

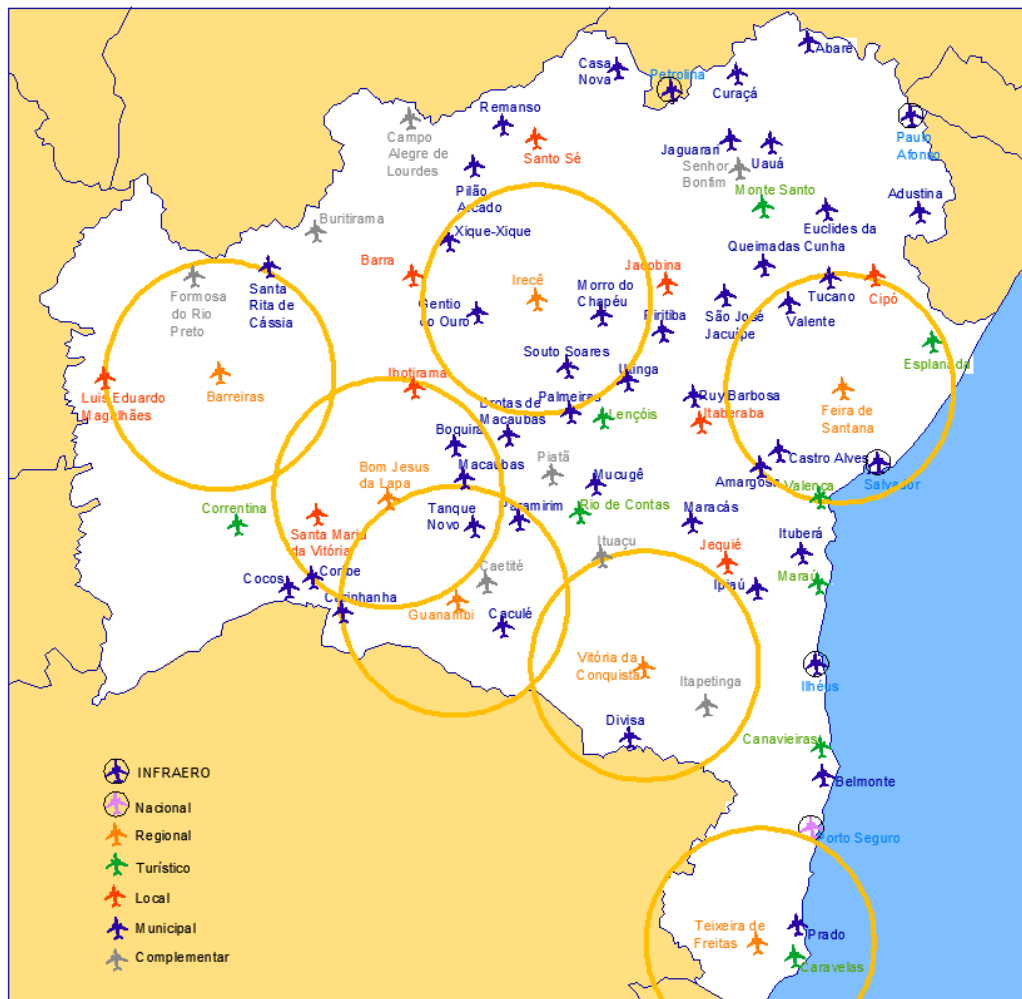
- Barreiras
- Bom Jesus da Lapa
- Feira de Santana
- Guanambi
- Irecê
- Teixeira de Freitas
- Vitória da Conquista

Apesar de não estarem citados no relatório do IBGE, pode-se observar uma grande influência regional da cidade de Bom Jesus da Lapa, junto a outras cidades da região e por esse motivo, o aeroporto deve, também ser considerado regional.

As localidades classificadas como regional obtiveram os níveis mais altos de potencial de desenvolvimento, de acordo com a análise econômica realizada, reconhecendo o papel de centros polarizadores das áreas submetidas à sua influência.

Os aeroportos classificados como de interesse regionais estão mostrados na figura a seguir, com raio de influência indicado de 100km.

Figura 4-3 - Aeroportos de Interesse Regional



- **Barreiras**

A cidade de Barreiras é umas das principais da região Oeste da Bahia.

Com aproximadamente 150.000 habitantes, é a 12ª. cidade mais populosa do estado. Possui um PIB de R\$ 2,1 bilhões, ocupando o 14º lugar no ranking do estado.

A cidade é um importante polo agropecuário e o principal centro urbano, político, educacional, tecnológico, econômico, turístico e cultural da região oeste da Bahia. Barreiras junto as suas cidades circunvizinhas compõe a maior região agrícola do nordeste. Além dessas potencialidades, pode-se perceber também intensa atividade comercial abastecendo toda região num raio de 300 km. Hoje, por força de seu grande desempenho nos setores do comércio e da

prestação de serviços, Barreiras ocupa a posição entre os maiores centros econômicos e populacional do estado e o principal da região nacionalmente conhecida pela força de seu agronegócio.

Nesse contexto de cidade polo regional, Barreiras cada vez mais tem se fortalecido economicamente dado ao seu desenvolvimento em segmentos e setores diversificados dando-lhe um ritmo de desenvolvimento mais acentuado, sustentável e seguro, com fornecimento de serviços diversos (com destaque na educação e saúde), comércio pujante e agronegócio, forte incremento imobiliário e em construção civil, entre outros segmentos que complementam entre si.

O aeroporto de Barreiras – denominações SNBR pela ICAO e BRA pela IATA – foi construído pela Panam e inaugurado em 1940, sendo um dos mais antigos do Brasil. Em face de sua localização, serviu de elo para ligações aéreas entre as regiões sul/sudeste e norte/nordeste do Brasil.

Desde sua inauguração é atendido, de forma contínua, por aviação regular.

- **Bom Jesus da Lapa**

A cidade de Bom Jesus da Lapa é uma importante cidade da região centro-oeste do estado.

Com aproximadamente 68.000 habitantes, é a 30^a. cidade mais populosa do estado. Possui um PIB de R\$ 460 milhões, ocupando o 43^o lugar no ranking do estado.

Sua economia é baseada na agricultura, comércio, turismo e pesca.

O Aeródromo de Bom Jesus da Lapa também já desempenhou importante função para o transporte aéreo no sudoeste do Estado devido à existência anterior de aviação regular. Atualmente não possui voos regulares, mas certamente, possui potencial para voos regulares no futuro.

- **Feira de Santana**

Feira de Santana é a segunda cidade mais populosa do estado e maior cidade do interior nordestino em população, com aproximadamente 606.000 habitantes. Na Hierarquia urbana do Brasil, Feira de Santana é uma Capital

PAEBahia - PLANO AEROVIÁRIO DO ESTADO DA BAHIA 2014

regional e sede da maior região metropolitana do interior nordestino, a Região Metropolitana de Feira de Santana, que concentra cerca de 914 650 habitantes.

Feira de Santana é o principal centro urbano, político, educacional, tecnológico, econômico, imobiliário, industrial, financeiro, administrativo, cultural e comercial do interior da Bahia e um dos principais do Nordeste, exercendo influência sobre centenas de municípios do estado.

Possui um PIB de R\$ 8,2 bilhões, ocupando o 3º lugar no ranking do estado.

É um importante centro industrial e comercial do Brasil, com um grande poder de compra e um forte comércio. Feira de Santana exerce um alto nível de influência econômica, comercial e política na Bahia e na região Nordeste brasileira.

O Aeroporto de Feira de Santana, apesar da proximidade com o Aeroporto de Salvador, foi recentemente, concedido a empresa privada e tem um grande potencial de desenvolvimento de aviação regular de passageiros.

- **Guanambi**

A cidade de Guanambi é uma importante cidade do sudoeste do estado. É polo da Microrregião de Guanambi, e estabelece influência comercial e de infraestrutura para uma área de aproximadamente 400.000 habitantes.

Com aproximadamente 84.000 habitantes, é a 21ª cidade mais populosa do estado. Possui um PIB de R\$ 603 milhões, ocupando o 32º lugar no ranking do estado.

O Aeródromo de Guanambi já desempenhou importante função para o transporte aéreo no sudoeste do Estado devido à existência anterior de aviação regular, absorvendo tráfego de Santa Maria da Vitória, Boquira, Caculé e Carinhanha. Atualmente não possui voos regulares, mas certamente, possui potencial para voos regulares no futuro.

- **Irecê**

A cidade de Irecê é umas das principais da região norte da Bahia.

Com aproximadamente 72.000 habitantes, é a 27ª. cidade mais populosa do estado. Possui um PIB de R\$ 568 milhões, ocupando o 34º lugar no ranking do estado.

A economia do município e região é baseada na produção agrícola, na pecuária, no comércio local e na prestação de serviços, principal atividade econômica do município.

A cidade de Irecê caracteriza-se como sendo polo de uma região compreendida em 28 cidades sendo uma das cidades mais prósperas na área de comércio e serviços no estado da Bahia, já no setor industrial se destacam fábricas de móveis, confecções, gráficas, abatimento de frangos e fábricas no ramo de laticínios e doces. Com um forte comércio nos setores automobilístico, supermercados, vestuários, materiais de construção, varejos, atacadistas e distribuidoras que abastecem cidades circunvizinhas.

Seu comércio é reconhecido no cenário estadual. A cidade é o centro da região geográfico, de trânsito e de comércio da região, possuindo centenas de lojas e grupos empresariais que atuam em todos os segmentos.

O Aeródromo de Irecê apresenta boas possibilidades de absorver o tráfego da região e também o tráfego proveniente de Jacobina, tendo em vista que este aeródromo encontra-se fechado por apresentar sérios problemas operacionais.

- **Teixeira de Freitas**

Teixeira de Freitas é uma importante cidade da região sul da Bahia.

Com aproximadamente 153.000 habitantes, é a 11ª. cidade mais populosa do estado. Possui um PIB de R\$ 1,4 bilhões, ocupando o 18º lugar no ranking do estado. Sua economia se baseia na agricultura e no beneficiamento de madeira.

A região sul do Estado deverá ser atendida pelo Aeroporto de Teixeira de Freitas, para o qual se prevê um forte crescimento do transporte aéreo, devido aos empreendimentos de produção de papel e celulose na região.

- **Vitória da Conquista**

Vitória da Conquista é uma importante cidade da região centro-sul da

PAEBahia - PLANO AEROVIÁRIO DO ESTADO DA BAHIA 2014

Bahia. Com aproximadamente 336.000 habitantes, é a 3ª. cidade mais populosa do estado. Possui um PIB de R\$ 3,8 bilhões, ocupando o 6º lugar no ranking do estado.

O comércio é forte e dinâmico, contando com grande número de empresas do ramo atacadista com a presença de grandes grupos. O pujante comércio abrange todo o centro-sul da Bahia além do norte de Minas Gerais, influenciando uma população aproximada de 2 milhões de pessoas, o que coloca a cidade entre os cem maiores centros urbanos do país.

c) Aeroporto Turístico

- Canavieiras
- Caravelas
- Correntina
- Esplanada – Litoral Norte
- Lençóis
- Maraú
- Monte Santo
- Rio de Contas
- Valença

Os aeroportos assim classificados serão aqueles cujos municípios apresentam forte potencial da atividade turística. Desta forma, a principal operação prevista para essas unidades é o voo não regular, característico dos aeroportos que tem como principais usuários os turistas.

O principal eixo de desenvolvimento do turismo da Bahia ocorre na faixa litorânea. A região sul, que tem recebido investimentos privados e federais para a implantação de resorts, está sendo atendida pelo aeroporto de Caravelas.

O aeroporto de Valença deverá servir à Costa do Dendê, que tem como principais focos turísticos o próprio município e o Morro de São Paulo.

Cabe destacar, que, no que concerne ao turismo, o aeródromo de Una, de

propriedade privada, exerce papel destacado na Costa do Cacau com operação de voos não regulares, para a Ilha de Comandatuba.

Além desse aeródromo, localizado no litoral sul, existe o aeroporto de Ilhéus, sob administração da Infraero, que também apresenta forte atividade turística.

O Aeroporto de Lençóis vem exibindo expressivo crescimento da aviação doméstica regional e de voos de fretamento. Esta unidade aeroportuária possui Plano Diretor (PDIR/SNDM/08-00) elaborado pelo IAC e aprovado pela Portaria Nº 1.857/DGAC, de 11 de dezembro de 2000. Esse documento de planejamento apresenta previsões de demanda e de desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária para os horizontes de 2005, 2010 e 2025.

Os aeroportos classificados como de interesse turístico, estão mostrados na figura a seguir com raio de influência indicado de 75km.

Figura 4-4 - Aeroportos de Interesse Turístico



PAEBahia - PLANO AEROVIÁRIO DO ESTADO DA BAHIA 2014

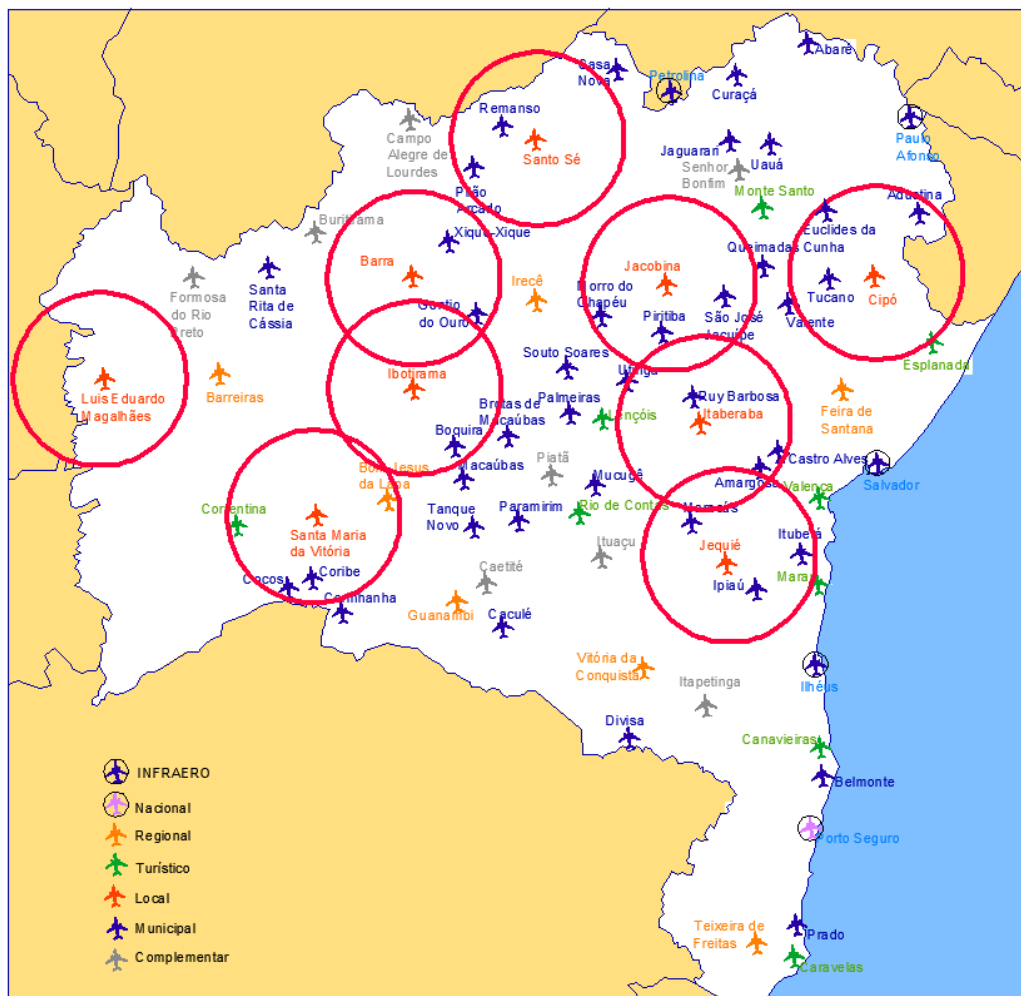
d) Aeroporto de Interesse Local

Estas localidades mostraram médio potencial socioeconômico, no contexto estadual, não sendo previsto demanda para a operação do transporte aéreo regular. Assim, foram classificadas como locais, devendo desempenhar a função de atendimento, principalmente, às regiões onde se situam. São elas:

- Barra
- Cipó
- Ibotirama
- Itaberaba
- Jacobina
- Jequié
- Luís Eduardo Magalhães
- Santa Maria da Vitória
- Sento Sé

Os aeroportos classificados como de interesse local estão mostrados na figura a seguir, com raio de influência indicado de 75km.

Figura 4-5 - Aeroportos de Interesse Local



e) Aeroporto Complementar

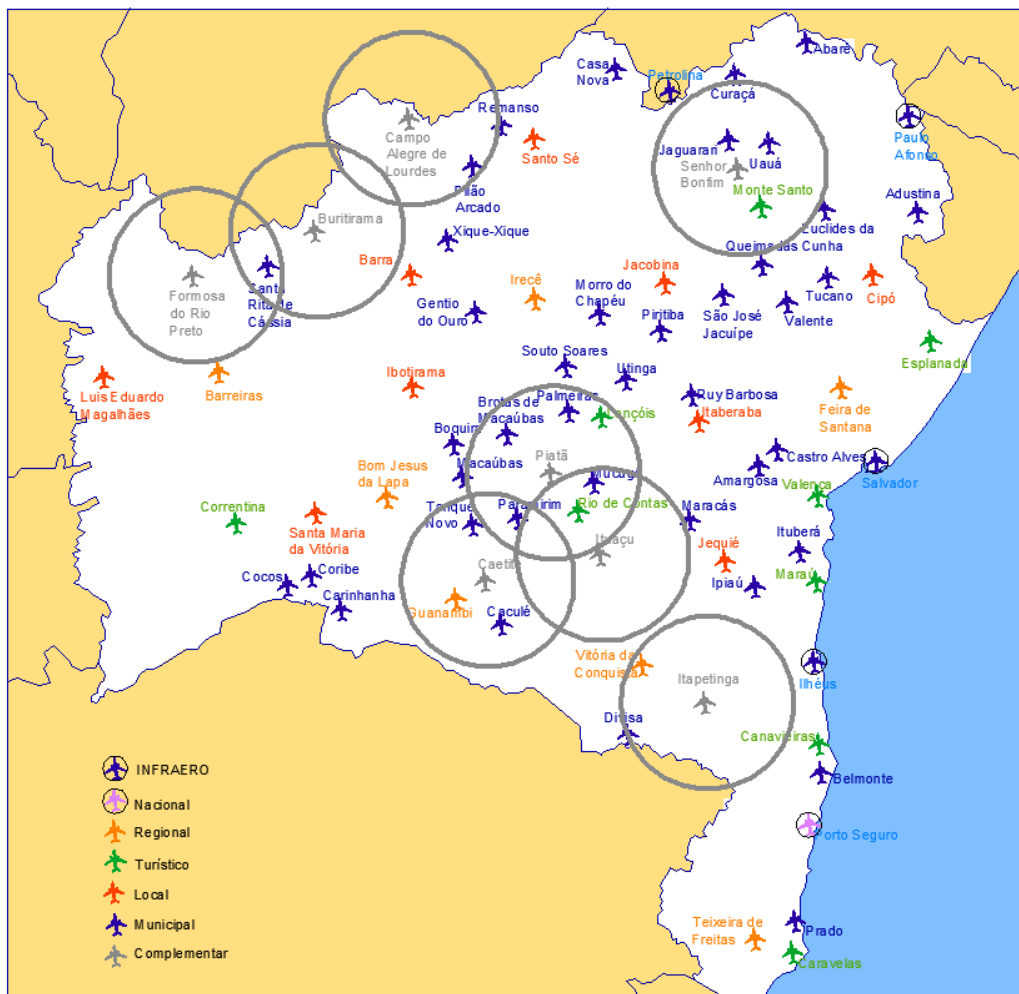
A avaliação econômica desses municípios indicou um baixo grau de desenvolvimento. Contudo, foram selecionados para compor o sistema, na condição de complementares, de modo a promover a cobertura territorial, permitindo o acesso pelo modo aéreo às diversas áreas do Estado. São elas:

- Buritirama
- Caetité
- Senhor do Bonfim (ainda sem aeroporto)
- Campo Alegre de Lourdes
- Formosa do Rio Preto

- Itapetinga
- Ituaçu
- Piatã

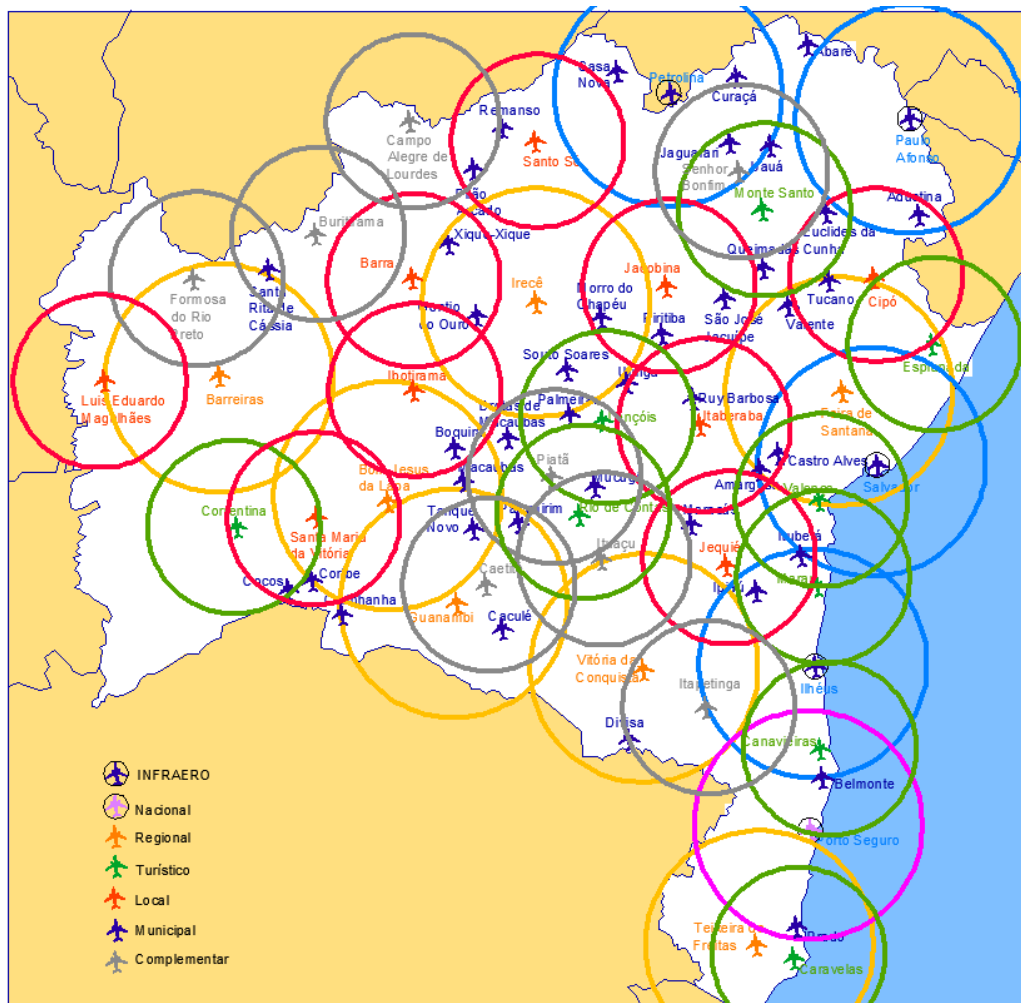
Os aeroportos classificados como de interesse complementar estão mostrados na figura a seguir, com raio de influência indicado de 75km.

Figura 4-6 - Aeroportos de Interesse Complementar



A área de influência dos aeroportos listados anteriormente abrangem todo o Estado da Bahia, como se pode verificar na figura a seguir, onde forma sobrepostas as áreas de influência dos aeroportos de interesse nacional, regional, turístico, local e complementar.

Figura 4-7 - Aeroportos de Interesse Nacional, Regional, Turístico, Local e Complementar



Os demais aeroportos, não possuem importância econômica no nível estadual, porém desempenham função de alternativa de transporte sendo, portanto, consideradas de interesse das municipalidades. São elas:

- Abaré
- Adustina
- Amargosa
- Belmonte
- Boquira
- Brotas de Macaúbas
- Caculé

- Carinhanhas
- Casa Nova
- Castro Alves
- Cocos
- Coribe
- Curaçá
- Divisa / Encruzilhada
- Euclides da Cunha
- Gentio do Ouro
- Ipiauí
- Ituberá
- Jaguarari / Mina Caraíba
- Macaúbas
- Maracás
- Morro do Chapéu
- Mucugê
- Palmeiras
- Paramirim
- Pilão Arcado
- Piritiba
- Prado
- Queimadas
- Remanso
- Ruy Barbosa
- Santa Rita de Cássia

- São José do Jacuípe
- Souto Soares
- Tanque Novo
- Tucano
- Uauá
- Utinga
- Valente
- Xique-Xique

A figura a seguir indica esses aeroportos de interesse municipal.

Figura 4-8 - Aeroportos de Interesse Municipal



Atualmente existem seis aeroportos que se encontram fechados ao tráfego e

PAEBahia - PLANO AEROVIÁRIO DO ESTADO DA BAHIA 2014

não existe possibilidade de serem reabertos. Esses aeroportos devem, portanto, ser descartados da malha aeroviária do Estado. São eles:

- Canudos
- Livramento do Brumado
- Mundo Novo
- Ourolândia
- Poções
- Santana dos Brejos.

O Governo do Estado da Bahia está empreendendo esforços para construção de dois novos aeroportos, a saber:

- Santo Antônio de Jesus
- Senhor do Bonfim.

4.1.4 EVOLUÇÃO DO SISTEMA

O Sistema Estadual de Aeroportos da Bahia, anteriormente estabelecido no PAEBA elaborado em 2001, evoluiu de maneira significativa no período, considerando a função das localidades então selecionadas.

Esse movimento progressivo deu-se em razão do crescimento geral da economia baiana ocorrido neste período, em especial pela exuberância do potencial turístico presente em diversas regiões do Estado, que tem se tornado em poderoso indutor do desenvolvimento estadual. Além disso, os programas de investimento em várias atividades diversificadas contribuem de modo efetivo para alçar o Estado da Bahia a uma posição destacada no mercado nacional e internacional.

Considerando a importância do transporte aéreo no desenvolvimento econômico, o presente estudo estabeleceu um sistema compatível com as necessidades futuras identificadas, incluindo novas unidades aeroportuárias a fim de atender as previsões do tráfego da aviação doméstica regional regular e não regular.

4.1.5 DIRETRIZES GERAIS DE DESENVOLVIMENTO

O desenvolvimento do Sistema Estadual de Aeroportos é definido a partir dos requisitos operacionais das aeronaves de planejamento consideradas neste trabalho. Para efeito do dimensionamento dos componentes aeroportuários, as aeronaves foram classificadas em grupos, a saber:

- Grupo 1 – até 12 passageiros
- Grupo 2 – de 13 a 30 passageiros
- Grupo 3 – de 31 a 50 passageiros
- Grupo 4 – acima de 50 passageiros

A tabela a seguir mostra algumas aeronaves que se enquadram nessa classificação.

Tabela 4-1 – Aeronaves por Grupo

Tipo	Aeronave	Trem de pouso	Comprimento (m)	Envergadura (m)	Bitola (m)	Raio de giro (m)	assentos	PMD (kg)	CBP (m)	CR A
1	EMB-711 Corisco	Simples	8,32	10,8	3,19	9,4	4	1.247	750	1A
	EMB-720 Minuano	Simples	8,44	9,97	3,22	9,75	6	1.543	480	1A
	EMB-721 Sertanejo	Simples	8,44	10	3,39	9,14	6	1.634	506	1A
	EMB-810 Sêneca	Simples	8,72	11,85	3,37	10,2	8	2.073	800	1A
	EMB-820 Navajo	Simples	10,55	12,39	4,19	15,12	10	3.175	765	1A
	CESSNA 208 Caravan	Simples	11,46	15,88	3,4	11,9	9	3.629	675	1B
	EMB-121 Xingu	Simples	12,25	14,45	5,24	10,73	5	5.670	865	2B
2	KING Air C90	Duplo	13,3	16,6	5,3	12	11	4.581	1.190	2B
	EMB-110 Bandeirante	Simples	14,23	15,32	4,94	12	18	5.600	975	2B
3	EMB-120 Brasília	Duplo	20	19,78	6,58	16	30	11.990	1.560	3C
	ERJ-135		26,33	20,04	4,1	17,2	37	19.000	1.650	3B
	ERJ-145		29,87	20,04	4,1	19,5	50	20.600	1.720	3B
	ATR 42	Duplo	22,67	24,57	8,78	17,4	48	16.700	1.090	2C
	ATR 72	Duplo	27,17	24,57	4,1	19,55	66	21.500	1.410	3C
	DASH 8-100	Duplo	22,25	25,89	7,87	17,6	37	15.650	942	2C
	DASH 8-300	Duplo	25,68	27,43	7,88	19,8	50	19.500	1.085	2C
	FOKKER 27	Duplo	25,05	29	7,2	20	50	20.412	1.670	3C
4	FOKKER 50	Duplo	25,19	29	7,2	18,1	50	20.820	1.260	3C
	FOKKER 100	Duplo	35,53	28,08	5,04	22,3	107	44.450	1.720	3C
	E190	Duplo	36,2	28,7	5,94	14,36	106	47.790	1.500	3C

Tipo	Aeronave	Trem de pouso	Comprimento (m)	Envergadura (m)	Bitola (m)	Raio de giro (m)	assentos	PMD (kg)	CBP (m)	CRA
	A319	Duplo	33,84	33,91	7,59	15,98	124	75.500	1.700	3C
	BOEING 737-500	Duplo	29,54	28,35	6	24	130	58.110	1.830	4C

CBP= Comprimento básico de pista

CRA= Código de Referência de Aeródromo

Cada grupo de aeronave determina o porte do aeroporto, de maneira compatível com a previsão de transporte aéreo regular.

Juntamente com o tipo de operação, o grupo permite a definição do Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos a ser adotado e também determina as características físicas de cada componente.

Os aeroportos regionais são classificados como de Pequeno, Médio e Grande Portes, em função da expectativa de operação de aeronaves da Aviação Doméstica Regional dos Grupos 2, 3 e 4, respectivamente.

Os aeroportos turísticos recebem também a classificação de Médio e Grande Portes, de acordo com a previsão de operação de aeronaves dos grupos 3 e 4, respectivamente, em razão da atividade esperada do transporte aéreo não-regular.

Os aeroportos locais e complementares serão sempre classificados como de Pequeno Porte, compatíveis com a operação de aeronaves do grupo 1 da aviação geral.

Os aeroportos de interesse municipal não possuem classificação específica, sendo todos de pequeno porte, compatíveis com a operação de aeronaves leves da aviação geral (comprimento básico de 800m), incluídas no grupo 1.

Os aeroportos regionais, assim como os turísticos, em função da previsão do tráfego aéreo regular e/ou não-regular deverão ser preparados para o tipo de operação IFR não-precisão, diurna/noturna, bem como possuir área de movimento pavimentada.

Para as unidades aeroportuárias locais e complementares é recomendado que as pistas de pouso, pistas de rolamento e pátio de aeronaves sejam

PAEBahia - PLANO AEROVIÁRIO DO ESTADO DA BAHIA 2014

pavimentados, podendo ser preparadas apenas para operação VFR diurna. Para essas unidades aeroportuárias, não é prevista a implantação de área terminal.

A tabela a seguir exhibe a classificação, o porte e grupo de aeronave, definidos para cada aeroporto, assim como o tipo de operação assumida como meta a ser alcançada.

Tabela 4-2 – Classificação, porte e grupo de aeronave, por aeródromo

AERÓDROMO	Classificação	Porte	Grupo de Aeronaves			Tipo de Operação		
			2015	2020	2030	2015	2020	2030
Porto Seguro	Nacional	Grande	4	4	4	IFR Não Precisão	IFR Não Precisão	IFR Não Precisão
Barreiras	Regional	Grande	3	4	4	IFR Não Precisão	IFR Não Precisão	IFR Não Precisão
Bom Jesus da Lapa	Regional	Médio	3	3	3	IFR Não Precisão	IFR Não Precisão	IFR Não Precisão
Feira de Santana	Regional	Grande	3	4	4	IFR Não Precisão	IFR Não Precisão	IFR Não Precisão
Guanambi	Regional	Médio	3	3	3	IFR Não Precisão	IFR Não Precisão	IFR Não Precisão
Irecê	Regional	Médio	3	3	3	IFR Não Precisão	IFR Não Precisão	IFR Não Precisão
Teixeira de Freitas	Regional	Médio	3	3	3	IFR Não Precisão	IFR Não Precisão	IFR Não Precisão
Vitória da Conquista	Regional	Médio	3	3	3	IFR Não Precisão	IFR Não Precisão	IFR Não Precisão
Canavieiras	Turístico	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Caravelas	Turístico	Médio	3	3	3	IFR Não Precisão	IFR Não Precisão	IFR Não Precisão
Correntina	Turístico	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Esplanada	Turístico	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Lençóis	Turístico	Médio	3	3	3	IFR Não Precisão	IFR Não Precisão	IFR Não Precisão
Maraú	Turístico	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Monte Santo	Turístico	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Rio de Contas	Turístico	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Valença	Turístico	Médio	3	3	3	IFR Não Precisão	IFR Não Precisão	IFR Não Precisão
Barra	Local	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Cipó	Local	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Ibotirama	Local	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Itaberaba	Local	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR

AERÓDROMO	Classificação	Porte	Grupo de Aeronaves			Tipo de Operação		
			2015	2020	2030	2015	2020	2030
Jacobina	Local	Médio	3	3	3	IFR Não Precisão	IFR Não Precisão	IFR Não Precisão
Jequié	Local	Médio	3	3	3	IFR Não Precisão	IFR Não Precisão	IFR Não Precisão
Luis Eduardo Magalhães	Local	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Santa Maria da Vitória	Local	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Sento Sé	Local	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Buritirama	Complementar	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Caetité	Complementar	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Campo Alegre de Lourdes	Complementar	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Formosa do Rio Preto	Complementar	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Itapetinga	Complementar	Médio	3	3	3	IFR Não Precisão	IFR Não Precisão	IFR Não Precisão
Ituaçu	Complementar	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Piatã	Complementar	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Senhor do Bonfim (ainda sem aeródromo)	Complementar	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR

AERÓDROMO	Classificação	Porte	Grupo de Aeronaves			Comprimento Básico de Pista / Tipo de Operação		
			2015	2020	2030	2015	2020	2030
Abaré	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Ajustina	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Amargosa	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Belmonte	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Boquira	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Brotas de Macaúba	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Caculé	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Carinhanhas	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Casa Nova	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Castro Alves	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Cocos	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Coribe	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Curaçá	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Divisa	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Euclides da Cunha	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Gentio de Ouro	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Ipiaú	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Ituberá	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Jaguarari	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Macaúbas	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Maracás	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Morro do Chapéu	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Mucugê	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Palmeiras	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Paramirim	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Pilão Arcado	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Piritiba	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Prado	Municipal	Médio	3	3	3	IFR Não Precisão	IFR Não Precisão	IFR Não Precisão
Queimadas	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Remanso	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Ruy Barbosa	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Santa Rita de Cássia	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
São José do Jacuípe	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Souto Soares	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Tanque Novo	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Tucano	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Uauá	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Utinga	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Valente	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR
Xique-Xique	Municipal	Pequeno	1	1	1	VFR	VFR	VFR

PAEBahia - PLANO AEROVIÁRIO DO ESTADO DA BAHIA 2014

5 PROPOSIÇÕES SOBRE A REDE AEROPORTUÁRIA DA BAHIA

5.1 TIPOLOGIA DE AEROPORTOS

O desenvolvimento das unidades componentes do Sistema Estadual de Aeroportos requer a determinação de critérios de planejamento e de diretrizes globais, a fim de orientar a implantação das facilidades aeroportuárias. Os critérios e diretrizes são definidos neste Produto com base em parâmetros estabelecidos para os aeroportos do Sistema Estadual de Aeroportos da Bahia, no Produto 4 – Análise da Infraestrutura Aeroportuária, e estão incorporados na configuração denominada Modelo de Aeroporto Básico (Anexo 2).

Além desses parâmetros, a elaboração do modelo baseou-se também nos requisitos operacionais de aeronaves da aviação regional e geral, assim como nas normas e recomendações relativas ao planejamento aeroportuário, estabelecidas pela legislação que dispõe sobre segurança aeronáutica.

Os critérios detalhados a seguir são muito semelhantes aos do PAEBA anterior, com alguns ajustes resultantes da atual realidade operacional dos aeroportos da Bahia.

5.1.1 CLASSIFICAÇÃO DOS AERÓDROMOS

O objetivo da classificação dos aeródromos é definir um método simples que permita associar as especificações dos componentes aeroportuários aos requisitos físicos e de segurança operacional das aeronaves de planejamento. A Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), por meio do Anexo 14, e a Portaria do DECEA, nº 256/ GC5 de 13 de maio de 2011 estabelecem que os aeródromos devem ser classificados segundo o código de referência, composto pelo número de código e pela letra de código.

O número de código é determinado a partir do comprimento básico de pista, definido como o comprimento necessário para decolagem da aeronave em

condições de altitude, vento nulo e gradiente de pista nulo. Os comprimentos básicos de pista constam das publicações “Airplane Characteristics – Airport Planning” de planejamento.

A letra de código é determinada a partir da envergadura e da bitola externa (aquela entre as bordas externas das rodas do trem de pouso principal) do trem de pouso da aeronave, devendo ser utilizado aquele parâmetro que fornece a letra mais restritiva. Os Tabelas 10-1 e 10-2, a seguir, apresentam o número e a letra de código de referência de aeródromos.

O número de código, em associação com o tipo de operação previsto no aeródromo, seja VFR (Visual Flight Rules) ou IFR (Instrument Flight Rules) de precisão ou não-precisão, fornece o dado de entrada para a determinação das características físicas associadas ao Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos (PBZPA).

Tabela 5-1- Número de código

Número do Código	Comprimento Básico da Pista (CBP)
1	CBP < 800m
2	800m ≤ CBP < 1200m
3	1200m ≤ CBP < 1800m
4	CBP ≥ 1800m

Tabela 5-2- Letra de código

Letra de Código	Envergadura (m)	Bitola (m)
A	menor que 15	menor que 4,5
B	de 15 a 24	de 4,5 a 6,0
C	de 24 a 36	de 6,0 a 9,0
D	de 36 a 52	de 9,0 a 14,0
E	de 52 a 60	de 9,0 a 14,0

5.1.2 FILOSOFIA DE PLANEJAMENTO

O planejamento do Sistema Estadual de Aeroportos baseia-se no conceito de flexibilidade, enfatizando a preservação da capacidade de desenvolvimento das unidades de forma a atender a necessidades associadas às incertezas na

análise e prognose de demanda aeroportuária ou da análise socioeconômica das regiões envolvidas, bem como da possível adoção futura de novas tecnologias.

O planejamento aeroportuário deve contemplar variações na evolução da demanda que não inviabilizem a expansão necessária, de forma a garantir os investimentos iniciais realizados. Assim, a flexibilidade na infraestrutura aeroportuária pode ser alcançada através de:

- Utilização de componentes modulares que permitam expansões;
- Utilização de componentes que possam ser desenvolvidos de forma independente, reservando-se áreas de expansão para cada um deles que minimizem interferências mútuas;
- Dimensionamento dos componentes aeroportuários que atendam a grupos de aeronaves com características físicas e requisitos operacionais similares.

Na medida do possível, deve-se seguir o planejamento proposto mas levando em conta, sempre que possível, as peculiaridades de cada aeroporto e de sua região.

5.1.3 AERONAVES DE PLANEJAMENTO

O mercado da aviação geral apresenta grande diversidade de aeronaves de pequeno porte em operação no país. Já o mercado da aviação regional usa, atualmente e de forma geral, aeronaves na faixa de 45 a 70 assentos. Adotando o conceito de flexibilidade – ou seja, a preservação da capacidade de desenvolvimento dos aeroportos a longo prazo – as características físicas e os requisitos operacionais das aeronaves de planejamento foram divididas em grupos, com base no número de assentos das aeronaves (Tabela 10-3).

Assim, o dimensionamento dos componentes aeroportuários será realizado em função das aeronaves críticas de cada grupo. Deve-se destacar que para cada componente de um dado aeroporto poderá ser usada uma aeronave crítica,

eventualmente distinta da aeronave crítica de outro componente do mesmo aeroporto. Assim, o comprimento da pista pode ser o que uma aeronave demande, ao passo que as características de pátio de estacionamento podem depender das dimensões de outra aeronave.

Tabela 5-3 Aeronaves de Planejamento - Especificações

Tipo	Aeronave	Trem de Pouso	Comprimento (m)	Envergadura (m)	Bitola (m)	Raio de Giro (m)	Assentos	PMD (kg)	CBP (m)	CRA
1	EMB-711 Corisco	Simples	8,32	10,80	3,19	9,40	4	1.247	750	1A
	EMB-720 Minuano	Simples	8,44	9,97	3,22	9,75	6	1.543	480	1A
	EMB-721 Sertanejo	Simples	8,44	10,00	3,39	9,14	6	1.634	506	1A
	EMB-810 Sêneca	Simples	8,72	11,85	3,37	10,20	8	2.073	800	1A
	EMB-820 Navajo	Simples	10,55	12,39	4,19	15,12	10	3.175	765	1A
	CESSNA 208 Caravan	Simples	11,46	15,88	3,40	11,90	9	3.629	675	1B
	EMB-121 Xingu	Simples	12,25	14,45	5,24	10,73	5	5.670	865	2B
	KING AIR - C90	Duplo	13,30	16,60	5,30	12,00	11	4.581	1.190	2B
2	EMB-110 Bandeirante	Simples	14,23	15,32	4,94	12,00	18	5.600	975	2B
	EMB-120 Brasília Adv.	Duplo	20,00	19,78	6,58	16,00	30	11.990	1.560	3C

Tipo	Aeronave	Trem de Pouso	Comprimento (m)	Envergadura (m)	Bitola (m)	Raio de Giro (m)	Assentos	PMD (kg)	CBP (m)	CRA
3	ERJ-135	Duplo	26,33	20,04	4,10	17,20	37	19.000	165	3B
	ERJ-145	Duplo	29,87	20,04	4,10	19,50	50	20.600	1.720	3B
	ATR 42-300	Duplo	22,67	24,57	8,78	17,40	48	16.700	1.090	2C
	ATR 72	Duplo	27,17	24,57	4,10	19,55	66	21.500	1.410	3C
	DASH 8-100	Duplo	22,25	25,89	7,87	17,60	37	15.650	942	2C
	DASH 8-300	Duplo	25,68	27,43	7,88	19,80	50	19.500	1.085	2C
	FOKKER 27	Duplo	25,05	29,00	7,20	20,00	50	20.412	1.670	3C
	FOKKER 50	Duplo	25,19	29,00	7,20	18,10	50	20.820	1.260	3C
4	FOKKER 100	Duplo	35,53	28,08	5,04	22,30	107	44.450	1.720	3C
	AIRBUS 319	Duplo	33,84	33,91	7,59	(*1)	124	75.500	(*1)	3C
	BOEING	Duplo	29,54	28,35	6,00	24,00	130	58.110	1.830	4C

Legenda:

PMD – Peso Máximo de Decolagem

CBP – Comprimento Básico de Pista

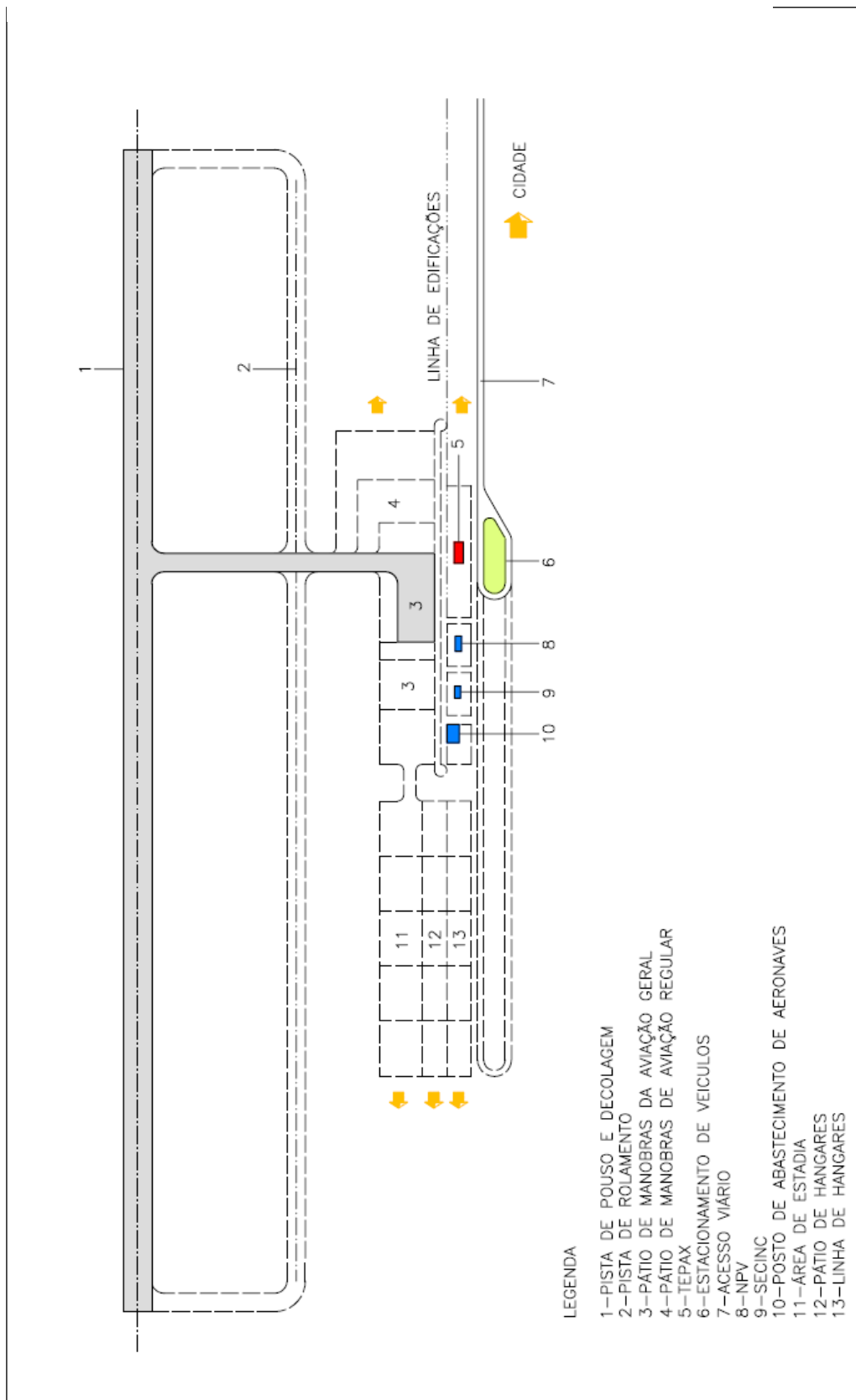
CRA – Código de Referência de Aeródromo

(*1)- Informação não obtida

5.1.4 MODELO DE AEROPORTO BÁSICO

Os conceitos adotados no planejamento permitem desenvolver um Modelo Básico para Aeroportos de Pequeno e Médio Portes que orientem a elaboração de modelos específicos associados a grupos de aeronaves considerados no Sistema Estadual de Aeroportos. Isto é obtido a partir de um planejamento do aeroporto baseado em zonas, conforme se observa na Figura 10-1.

Figura 5-1 - Modelo de Aeroporto Básico



5.1.4.1 Zoneamento do Aeroporto

O zoneamento do aeroporto consiste na definição de três áreas específicas – áreas de movimento, terminal e secundária – e na adoção do conceito de linha de edificações, mantendo-se a independência das instalações e do seu desenvolvimento.

1) Área de Movimento

- a) Pista de pouso e decolagem
- b) Pista de táxi (ligação e rolamento)
- c) Pátio de aeronaves (aviação geral e doméstica regional)

2) Área Terminal

- a) Sistema Terminal: composto pelo terminal de passageiros (TPS) e pela área de estacionamento de veículos terrestres.
- b) Sistema de Apoio: área destinada ao GNA (Gerência de Navegação Aérea), ao Serviço Especializado de Salvamento e Combate a Incêndio (SESCINC) e ao Posto de Abastecimento de Aeronaves (PAA), toda ela localizada entre a área de hangaragem e o terminal de passageiros, com espaço superior ao previsto para as edificações, mesmo quando da implantação de órgãos mais sofisticados, como Torre de Controle (TWR), Centro de Controle de Aproximação (APP), entre outros.

3) Área Secundária

- a) Esta área refere-se ao Sistema de Aviação Geral, abrangendo as áreas de hangaragem (hangares e pátios associados) e estadia. A expansão da área de hangaragem deverá ocorrer no sentido contrário à do Sistema Terminal acima mencionado, de modo a não apresentar qualquer limitação ao desenvolvimento ou construção de novos hangares ou terminais independentes em horizontes que ultrapassem os deste Plano. A área de estadia deve localizar-se ao lado do pátio de aeronaves da aviação geral, respeitando os mesmos afastamentos.

4) Linha de Edificações

- a) Esta linha representa o limite de afastamento do eixo da pista para a construção das edificações que compõem as áreas terminal e secundária do aeroporto. A linha de edificações define o afastamento mínimo, em relação ao

eixo da pista, das implantações que poderão ocorrer até o horizonte final de planejamento. Isto significa que, numa primeira fase de implantação, este limite não coincide necessariamente com suas edificações.

O zoneamento proposto utiliza preferencialmente o sentido longitudinal (paralelo à pista e a localização mais próxima da cabeceira de maior utilização) para o desenvolvimento dos componentes aeroportuários.

5.1.4.2 Modularidade

As principais instalações e edificações dos aeroportos, como os pátios e o terminal de passageiros, bem como as áreas reservadas para expansão, foram planejadas de forma modular, como detalhado no dimensionamento dos componentes.

5.1.4.3 Configuração do Modelo Básico

O modelo básico apresenta os componentes do aeroporto, localizados de acordo com as diretrizes de zoneamento, que considera o conceito de flexibilidade, e as limitações impostas pelo Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos (PBZPA). A aplicação do modelo básico aos diversos aeroportos está associada aos grupos de aeronaves considerados e o tipo de operação, em função da sua classificação dentro do Sistema Estadual de Aeroportos.

5.1.4.4 Dimensionamento dos Componentes

O dimensionamento dos componentes aeroportuários é feito a partir das características físicas e dos requisitos operacionais da aeronave mais restritiva de cada grupo, que dependerá do componente considerado. No caso da área terminal, o dimensionamento é determinado pelo limite superior do número de assentos das aeronaves de cada grupo, considerando um aproveitamento de 70%.

A metodologia adotada leva em consideração, ainda, o movimento na hora-pico de uma aeronave da aviação regional. No caso dos aeroportos onde não haja previsão de operação da aviação regional, é utilizada a aeronave crítica do Grupo, para fins de dimensionamento.

5.1.4.5 Pista de Pouso e Decolagem

A pista é uma área retangular em um aeródromo especialmente preparada para o pouso e a decolagem de aeronaves. Normalmente, o seu comprimento é determinado utilizando-se o manual de planejamento das aeronaves nas condições anteriormente mencionadas.

O comprimento de pista necessário para a operação de uma aeronave, além da combinação tipo da aeronave e tipo de motor, depende de uma série de fatores, como temperatura, altitude e declividade da pista. Neste Plano foram adotados valores médios que atendam, satisfatoriamente, cada grupo de aeronaves.

A largura da pista de pouso e decolagem é determinada a partir do código de referência de aeródromo, também definido pelas aeronaves críticas.

Os comprimentos e larguras de pista constam do Tabela 10-4 seguinte. Para os aeródromos deste Plano, preconiza-se uma largura mínima de 30m, capaz de atender à operação de aeronaves típicas da aviação regional, para todos os tipos de operação.

Tabela 5-4- Comprimento e Largura de Pista

Grupo de Aeronaves	Comprimento Básico (m)	Largura (m)
1	1.200	23
2	1.400	30
3	1.600	30
4	1.800	45

5.1.4.6 Pista de Táxi

A pista de táxi é uma via específica em um aeródromo destinada a permitir a circulação de aeronaves na ligação entre a pista e o pátio, bem como para permitir o acesso aos componentes da área secundária do aeroporto. Ao conjunto de vias implantadas com essa finalidade denomina-se sistema de táxi.

O sistema de táxi deve ser compatível com o nível de atividade aeronáutica

esperada para o aeroporto, minimizando os custos de construção e não apresentando restrições de capacidade ao aeródromo. Assim, a sua implantação deverá observar as seguintes etapas:

- Sistema mínimo, composto de turnarounds em ambas as cabeceiras e uma ligação direta da pista ao pátio;
- Incorporação de pista de táxi paralela à pista e com comprimento equivalente à parte da pista, ligando a cabeceira de maior utilização ao pátio;
- Complementação da pista de táxi paralela em toda a extensão da pista.

É recomendável a implantação da pista de táxi paralela parcial quando o aeroporto atingir 30.000 movimentos anuais e da pista de táxi paralela integral, com acesso a ambas as cabeceiras, quando ocorrerem 50.000 movimentos anuais, de forma a aumentar a capacidade da pista principal.

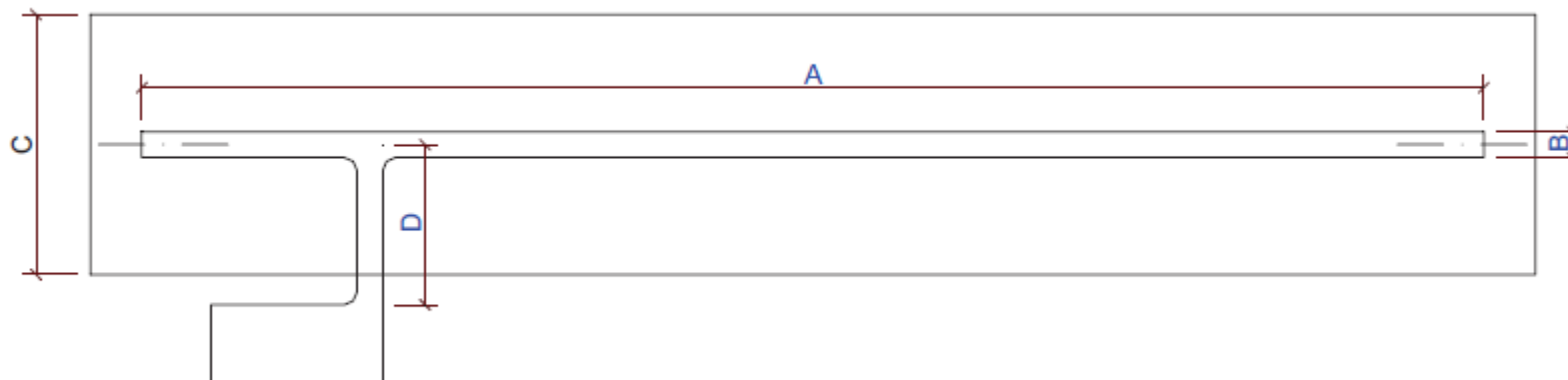
Em função do número de movimentos previstos no estudo de demanda, neste Plano foi adotada somente a implantação da primeira etapa de desenvolvimento: ligação simples entre a pista e o pátio. No entanto, foi considerada uma reserva de área para a construção de pista de táxi paralela em todos os aeroportos, abrangendo tanto aqueles com indicação de novo sítio, bem como aqueles onde tal reserva não acarrete em desativação de área terminal já consolidada.

A legislação aeronáutica brasileira através do RBAC 154 de 11 de maio de 1999 estabelece diretriz quanto à localização e extensão das pistas de táxi, ou seja, largura, distância ao eixo da pista principal e distância à borda do pátio, conforme pode ser encontrado no Tabela 10-5.

Tabela 5-5- Distância do Eixo da Pista de Táxi até a Pista Principal

Grupo de Aeronaves	Largura (m)	Distância entre Eixo da Pista de Pouso e Eixo da Pista de Rolamento (m)		Distância entre eixo da Pista de Rolamento e Borda do Pátio (m)
		VFR	IFR	
1	7,5	52,0	87,0	21,5
2	10,5	93,0	168,0	26,0
3	15,0	93,0	168,0	26,0
4	18,0	93,0	168,0	26,0

Figura 5-2 - Configuração de Área de Movimento (sem pista de rolamento paralela)



Grupo	CRA	A (m)	B (m)	C (m)		D (m)	
				VFR	IFR	VFR	IFR
1	2B	1.200	30	80	150	65	100
2	3C	1.400	30	150	300	110	185
3	3C	1.600	30	150	300	110	185
4	4C	1.800	45	150	300	110	185

Legenda: CRA – Código de Referência de Aeródromo

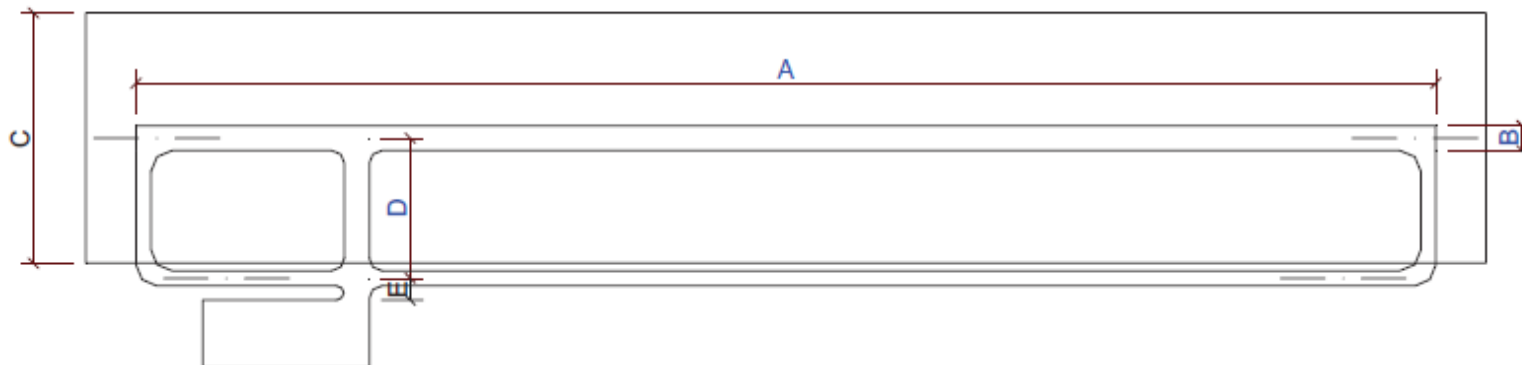
A – Comprimento básico de pista de pouso

B – Largura da pista de pouso

C – Largura da faixa de pista

D – Distância entre borda do pátio ao eixo da pista

Figura 5-3 - Configuração da Área de Movimento (com pista de rolamento paralela)



Grupo	CRA	A (m)	B (m)	C (m)		D (m)		E (m)
				VFR	IFR	VFR	IFR	
1	2B	1.200	30	80	150	52	87	21,5
2	3C	1.400	30	150	300	93	168	26
3	3C	1.600	30	150	300	93	168	26
4	4C	1.800	45	150	300	93	168	26

Legenda: CRA – Código de Referência de Aeródromo

A – Comprimento básico de pista de pouso B – Largura da pista de pouso

C – Largura da faixa de pista D – Distância entre eixo da pista de rolamento ao eixo da pista de pouso

E – Distância entre eixo da pista de rolamento a borda do pátio

5.1.4.7 Pátio de Aeronaves

Define-se como pátio de aeronaves a área em um aeródromo destinada a acomodar aeronaves estacionadas para fins de embarque ou desembarque de passageiros, carga ou descarga, reabastecimento de combustível e manutenção, para manobras entre as posições de estacionamento e a pista de táxi. Os estacionamento de longa permanência devem ser deslocados para áreas de estadia, adjacentes ao pátio. As hipóteses consideradas no dimensionamento de pátios são as seguintes:

- As aeronaves deverão se locomover por meios próprios;
- Os afastamentos entre as aeronaves deverão ser os mínimos estipulados pela OACI, e nunca uma aeronave estacionada deve obstruir a passagem de outra;
- dimensionamento deverá ser feito para a aeronave crítica de pátio, em função do raio de giro, de cada grupo de aeronaves, levando em conta também a demanda prevista de aeronaves da aviação geral.

Sendo assim, para o cálculo da área necessária ao estacionamento e manobras de aeronaves, foi utilizado o raio de giro considerando um ângulo aproximado de 60° do trem de pouso principal. Os valores dos raios de giro nessas condições são mostrados na Tabela 10-6 de Especificações das Aeronaves de Planejamento. A ampliação dos pátios deverá se processar através da adição de módulos correspondentes a grupos de aeronaves, conforme apresentado na Figura 10-4, de acordo com as diretrizes a seguir colocadas:

- Grupo 1 - pátio destinado a atender às aeronaves da aviação geral, com configuração mínima de 40m x 125m, permitindo o estacionamento de cinco aeronaves do Grupo 1;
- Grupo 2 - acréscimo de módulo com 20m x 125m, no sentido transversal e direcionado para a pista de pouso e decolagem, preservando o pátio anteriormente utilizado para as aeronaves do Grupo 1;

- Grupo 3 - acréscimo de módulo com 50m x 65m, no sentido longitudinal, localizado na direção oposta ao pátio da aviação geral, preservando o pátio previamente dimensionado para as aeronaves do Grupo 2;
- Grupo 4 - acréscimo de módulo com 55m x 75m, no sentido longitudinal, a partir do pátio destinado à operação de aeronaves do Grupo 3.

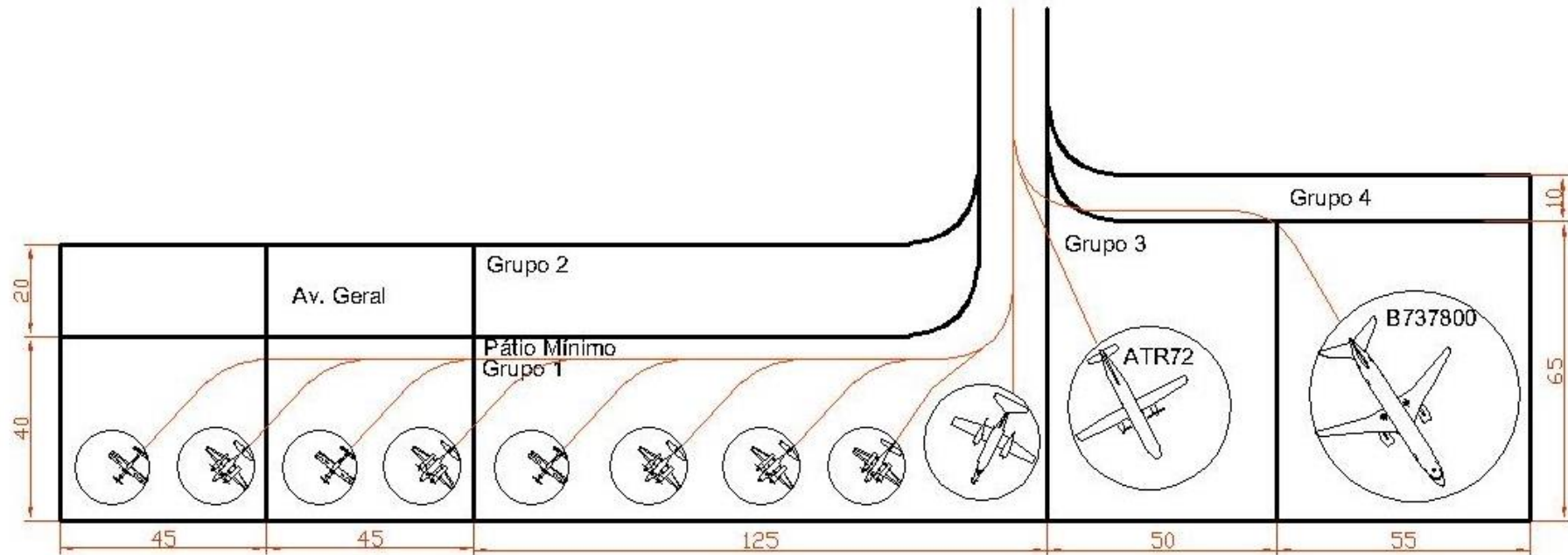
Além disso, deve ser observada a separação entre áreas separadas para de aviação geral e de aviação doméstica regional. A expansão do pátio de aeronaves da aviação geral poderá ocorrer de duas formas, em função da demanda verificada nos horizontes de planejamento: acréscimo de módulos com 20m de largura, em direção à pista de pouso e decolagem, ou acréscimo de módulos de 50m x 40m no sentido da cabeceira predominante. As expansões longitudinais irão ocorrer de acordo com a introdução de novas aeronaves da aviação regional ou da aviação geral, sempre em direções opostas;

A tabela a seguir apresenta o total das áreas dos pátios em função dos grupos de aeronaves.

Tabela 5-6 - Grupo de Aeronaves e Áreas

Grupo de Aeronaves	Aviação Geral (m ²)	Aviação Regional (m ²)	Área Total (m ²)
1	5.000	-	5.000
2	3.840	3.660	7.500
3	3.840	6.910	10.750
4	3.840	11.535	15.375

Figura 5-4 - Configuração Modular do Pátio de Aeronaves



5.1.4.8 Pavimentação e Suporte

O método de determinação do suporte da área de movimento é baseado nas solicitações de peso das aeronaves de planejamento. A resistência do pavimento é representada pelo Número de Classificação de Pavimentos (PCN), expresso por um código com cinco elementos, em função do peso máximo das aeronaves, representado pelo Número de Classificação de Aeronaves (ACN). O PCN de um determinado pavimento deverá ser maior ou igual ao ACN da aeronave, de modo a permitir a sua operação no aeroporto sem restrições de peso.

A notificação do PCN de uma pista de pouso e decolagem deve ser baseada em ábacos constantes dos manuais de planejamento das aeronaves que necessitam de maior suporte.

A título de exemplo, um determinado aeródromo poderá receber a avaliação 9/F/C/Y/U, que é compatível com a operação de aeronaves do Grupo 2.

Em se tratando de aeronaves com peso de decolagem igual ou inferior a 5.700kg, não há exigência quanto à determinação do ACN.

Assim, no que diz respeito aos pavimentos destinados a estes equipamentos, basta notificar o peso máximo admissível e a pressão máxima dos pneus (p.ex., 5.000kg/0,50MPa).

O código que expressa o Número de Classificação do Pavimento contém, através de seus elementos, as seguintes informações:

Tabela 5-7- Método ACN/PCN

Tipo de Pavimento	Resistência do Subleito	Pressão Máxima dos Pneus	Base de Aviação
Rígido ®	Alta (A) 60 < K < 120 MN/m³	Alta (W) Sem limite de pressão	<p>Avaliação Técnica (T) Consiste em um estudo específico das características do pavimento e na aplicação da tecnologia do comportamento dos pavimentos.</p> <p>Experiência (U) Compreende o conhecimento do tipo e peso das aeronaves ou as condições normais de emprego em que os pavimentos resistem satisfatoriamente.</p>
	Média (C) 25 < K < 60 MN/m³	Média (X) P < 1,50 Mpa (217 Psi)	
Ultra Baixa (D) K < 25 MN/m	Baixa (Y) P < 1,00 Mpa (145 Psi)		
Flexível (F)	Alta (A) CBR < 13	Ultra Baixa (Z) P < 0,50 Mpa (73 Psi)	
	Média (B) 4 < CBR < 8		
	Ultra Baixa (D) CBR < 4		

Legenda: K = Módulo de Reação do Terreno de Fundação

CBR = California Bearing Ratio

Embora algumas aeronaves leves da aviação geral possuam carregamentos relativos inferiores a 5.700kg (conforme ilustrado na tabela 10-8), nas fases preconizadas neste Plano o Grupo 1 deverá servir de referência para efeito de pavimentação e suporte, em se tratando desse tipo de aviação.

A pavimentação será necessária prioritariamente nos aeroportos que operarem a aviação regional e, imprescindível, no caso dos jatos comerciais. Deve, portanto, ser executada de acordo com as estimativas do tipo de tráfego e das aeronaves previstas em cada unidade aeroportuária.

Tabela 5-8- Numero de Classificação de Pavimentos (PCN)

Grupo de Aeronaves	Peso Máximo de Decolagem (kg)	Trem de Pouso	PCN
1	5.670	Duplo	6/F/B/Y/T
2	11.990	Duplo	6/F/B/Y/T
3	21.500	Duplo	14/F/B/Y/T
4	58.110	Duplo	33/F/B/Y/T

A resistência do pavimento (suporte) deverá evoluir em função do peso das aeronaves indicadas, observando-se as seguintes diretrizes:

- As pistas não pavimentadas deverão ser compatíveis com as aeronaves do Grupo 1, respeitando-se o valor mínimo para suporte de 6/F/B/Y/T;
- As pistas pavimentadas deverão possuir suporte mínimo de 14/F/B/Y/T, adequado à operação de aeronaves do Grupo 3.

A pavimentação das áreas de movimento será programada em uma ou mais fases, de acordo com a entrada em operação das aeronaves de planejamento nos horizontes estabelecidos.

Recomenda-se para a área de estadia pavimentação simples, com suporte de 3.000kg/0,50MPa.

5.1.4.9 Área de Estadia

Constitui-se em uma área de estacionamento de aeronaves por períodos de longa duração. Em geral, localiza-se ao lado do pátio principal, podendo possuir piso rudimentar (cascalho, piçarra, grama, outras).

O dimensionamento da área de estadia depende do número de aeronaves com permanência prolongada no aeroporto, as que pernoitam ou aquelas sediadas, sem, contudo, dispor de hangar próprio. O dimensionamento deve considerar uma área de 500 m² por aeronave que deverá utilizar esta área. A definição do número de aeronaves está condicionada ao movimento estimado para a aviação regular e, principalmente, para a aviação geral.

5.1.4.10 Terminal de Passageiros – TPS

Este componente atua como interface entre o sistema de acesso viário e a aeronave. Nele, o passageiro, a bagagem e a carga estão sujeitos a procedimentos antes do embarque e depois do desembarque da aeronave, para efeito de início, término ou continuação de uma viagem.

Os terminais de passageiros foram dimensionados para atender ao limite superior do número de assentos da aeronave crítica de cada grupo, considerando um aproveitamento de 70%, como mostra a Tabela 10-9.

Tabela 5-9- Terminal de Passageiros

Grupo de aeronave	Número máximo de assentos	Pax/hora-pico (emb + desem) 70% aproveitamento	Área do terminal (m2)	Área por pax (m2)
1	8	11	125	11,2
2	45	63	250	4,0
3	80	112	620	5,5
4	120	168	1.210	7,2

A concepção dos terminais de passageiros foi desenvolvida em etapas de crescimento, aumentando sua capacidade em função do aumento de demanda. Estas etapas consideraram os módulos de terminais regionais de passageiros padrão desenvolvidos pela SAC dentro de seu Programa de Estímulo à Aviação Regional, considerando os assentos disponíveis na maior aeronave de planejamento de cada um dos grupos (Tabela 10-3) e um coeficiente de aproveitamento de 70%. Os tipos de terminais de passageiros resultantes estão indicados a seguir, referenciando-se os tipos de terminal aos grupos de aeronaves que poderão atender:

- Terminal Grupo 1 (M-2): reúne os serviços básicos imprescindíveis para atender às aeronaves da aviação geral, contando com saguão, sanitários masculino e feminino, local para administração, sala de descanso de tripulação, pequena área de bar, para venda de artigos de consumo imediato não preparados no local, e dependências de um guarda campo. Na ausência do bar, deve-se reservar um local para instalação de bebedouros.
- Terminal Grupo 2 (M-1): este terminal visa ao atendimento de tráfego regular regional de baixa capacidade, tendo sido eliminadas as dependências de guarda campo e introduzidas instalações para atendimento de passageiros, como salas separadas de embarque e de retirada de bagagem, balcão de check-in, escritórios de apoio.

- Terminal Grupo 3 (M0): este terminal está dimensionado para receber a aviação regular regional de média capacidade, com áreas para atender os serviços associados a esta categoria, incluindo todos os acima mencionados, mas ampliados, incluindo a área comercial.
- Terminal Grupo 4 (M1): esta fase prevê a operação regular de aeronaves de aviação regular regional de grande capacidade, não diferindo da etapa anterior quanto aos tipos de serviços a serem oferecidos aos usuários.

Nas duas últimas etapas preconizadas, o conjunto do terminal de passageiros contempla uma área destinada a uma estação rádio (EPTA).

O dimensionamento dos terminais de passageiros, no que se refere à circulação e às áreas de check-in e restituição de bagagem, considera os níveis de serviço um pouco acima dos da revisão anterior do PAEBA (2001). Em termos gerais, as áreas por passageiro na hora-pico variam entre 4,0 m² e 7,2 m², crescendo na medida que com o aumentam os módulos de terminal, e que diminui a variação entre as capacidades de assentos das aeronaves do grupo), com exceção do terminal destinado à aviação geral.

As Figuras no Anexo 2 ilustram as concepções modulares, desenvolvidas para este Plano.

Embora os projetos possam sofrer alterações na sua forma, em razão de características locais (clima, topografia, perfil de passageiros, outros), os conceitos que conduziram a sua elaboração e o programa de instalação das facilidades deverão ser preservados. Os principais conceitos utilizados foram:

- Dimensionamento modular: o dimensionamento das instalações internas e a expansão do terminal são feitos utilizando-se a composição dos módulos ou de fração dos módulos;
- A partir do terminal destinado a atender ao Grupo 2, introdução de fluxos independentes de embarque e desembarque, estando o primeiro localizado no lado direito do terminal;

- Inexistência de obstáculos à expansão longitudinal, devendo as instalações hidráulicas ser concentradas nas paredes longitudinais do terminal;
- Instalações operacionais e administrativas voltadas para a área de movimento;
- Amenidades concentradas de forma não conflitante com os fluxos de embarque e desembarque;

A correta localização do terminal de passageiros no momento de sua construção é muito importante para que seu desenvolvimento ocorra de maneira adequada, observando os limites estabelecidos pela legislação aeronáutica vigente. No projeto para novos terminais, sugere-se a adoção da modularidade, de modo a permitir a sua evolução de acordo com o crescimento da demanda. Propõe-se também a utilização de material disponível no local da construção dos terminais, não só visando à economia do custo de transporte, bem como buscando preservar as características construtivas regionais.

Devido ao reduzido volume de carga transportada pela aviação regional, verificado pelas estatísticas dos movimentos dos últimos anos, não são propostos terminais de carga.

5.1.4.11 Estacionamento de Veículos

O estacionamento de veículos deverá se localizar próximo ao terminal de passageiros, a fim de facilitar o acesso ao aeroporto dos usuários que utilizam o automóvel como meio de transporte. O seu dimensionamento considera os seguintes parâmetros:

- Percentual do meio de transporte que, chegando ao aeroporto, faz uso do estacionamento;
- Percentual do meio de transporte utilizado;
- Média do número de ocupantes do veículo.

Considerando-se uma área de 25 m² para cada veículo estacionado (incluindo

área para circulação), e supondo que todos os passageiros na hora-pico usarão transporte individual, com dois passageiros por veículo (com exceção do terminal destinado à aviação geral, com um passageiro por veículo), obtém-se as seguintes áreas aproximadas:

Tabela 5-10- Estacionamento de Automóveis

Grupo de Aeronave	Pax/Hora-Pico (EMB + DES)	Área	
		Mínima	Máxima
1	até 24	350	375
2	25 a 60	375	800
3	61 a 140	800	1.875
4	acima de 140	1.875	3.200

5.1.4.12 Abastecimento de Combustível

O serviço de abastecimento de combustível nos aeroportos deverá ser realizado por empresas de distribuição de derivados de petróleo, cuja contratação caberá ao órgão administrador.

A Associação Brasileira de Normas Técnicas editou a NBR 9719, em agosto de 1996, com a finalidade de orientar os procedimentos quanto ao depósito de combustíveis em aeródromos. Esta norma estabelece as distâncias mínimas a serem observadas para a localização dos tanques em função de sua capacidade de armazenamento. Como proposta geral, foi definida uma área na modulação para os componentes do sistema de abastecimento (escritório, tanques e filtros), conforme indicado no Modelo de Aeroporto Básico.

5.1.4.13 Serviço Especializado de Combate a Incêndio - SESCINC

A Resolução ANAC 279 de 2013 caracteriza, através de categorias, os riscos de incêndio e os meios de proteção necessários aos aeródromos, bem como estabelece procedimentos a serem adotados em situações de desconformidade. A categoria dos aeródromos é definida com base na maior aeronave operada e a sua frequência de operação. A aplicação da Norma resultou nas seguintes categorias para cada grupo de aeronave:

Tabela 5-11- Categoria requerida de SESCINC

Grupo de Aeronaves	Aeronave	Categoria Requerida
1	BEM 121 Xingu	2
2	ATR 42/300	3
3	ATR 72	3
4	B737/800	7

Em função da categoria requerida por cada aeronave ou grupo de aeronaves, determinam-se a quantidade e os tipos dos agentes extintores necessários, conforme estão indicados na Tabela 10-12

Tabela 5-12- Quantidade de água para produção de espuma, de PQ e regime de descarga de agentes extintores principal e complementar

NPCR (1)	Água para produção de espuma (1) (2)	Agente extintor principal	Agente extintor complementar	
		Regime de descarga de espuma (1/min) (3)	Pó químico (kg) (4)	Regime de descarga (kg/s) (5)
1	230	230	45	2,3
2	670	550	90	
3	1.200	900	135	
4	2.400	1.800		
5	5.400	3.000	180	
6	7.900	4.000	225	
7	12.100	5.300		
8	18.200	7.200	450	4,5
9	24.300	9.000		
10	32.300	11.200		

Para efeito deste trabalho, a definição dos equipamentos necessários para cada aeroporto foi baseada na aeronave crítica de cada grupo, com previsão para operação nos diferentes horizontes de planejamento. Além dos equipamentos e instalações adequados para o funcionamento das SESCINC, deve-se observar a quantificação do pessoal qualificado para o seu funcionamento.

Nos aeródromos onde a manutenção deste serviço não seja viável, recomenda-se a sua implantação mediante acordos com as entidades locais competentes, desde que as condições de acesso assim o permitirem.

Como instalação de SESCINC este trabalho recomenda no mínimo um abrigo de viaturas e uma sala de apoio aos bombeiros.

Tabela 5-13- Áreas de instalações de SESCINC

Grupo de Aeronaves	Categoria Requerida	Abrigo de viaturas (m ²)	Sala de apoio (m ²)	Total (m ²)
1	2	50	50	100
2	3	100	50	150
3	3	100	50	150
4	7	200	100	300

5.1.4.14 Infraestrutura de Proteção ao Voo

Entende-se como infraestrutura de proteção ao voo o conjunto de elementos de apoio à navegação aérea que lhe proporciona segurança, regularidade e eficiência.

A legislação brasileira define três classes de operação, a saber:

- VFR (Visual Flight Rules) – Regras de Voo Visual;
- IFR (Instrument Flight Rules)- não precisão - Regras de Voo por Instrumentos-não precisão;
- IFR (Instrument Flight Rules) precisão - Regras de Voo por Instrumentos- precisão.

Os aeródromos incorporados ao presente Plano Aeroviário estão enquadrados dentro das duas primeiras categorias. Assim, todos os aeroportos, onde esteja prevista a operação da aviação regular, deverão fazê-lo na condição IFR-não precisão diurna/noturna, através da instalação do Sistema de Proteção ao Voo "A". Para os aeródromos onde a previsão seja somente de aviação geral, ainda não operando IFR, deverá ser implantado o Sistema de Proteção ao Voo "B", destinado a auxiliar a operação VFR diurna.

Esses sistemas são compostos por estações permissionárias de telecomunicações aeronáuticas (EPTA) e por auxílios à aproximação. O Sistema "A" é composto das EPTA "A" e "C" e de auxílios visuais e luminosos, enquanto o Sistema "B" consiste na EPTA "A" e de auxílios visuais. As definições das estações e dos auxílios estão apresentadas a seguir:

- - EPTA "A": presta o Serviço de Informação de Voo de Aeródromo (AFIS) e de Alerta, através da operação dos Serviços Móvel e Fixo Aeronáuticos (AMS e AFS) e da confecção e divulgação de observações meteorológicas de superfície, horária e especial, na forma dos códigos METAR e SPECI, bem como de prestar o Serviço de Informações Aeronáuticas (AIS).
- - EPTA "C": proporciona orientação a aeronaves em rota e apoio básico para a execução de procedimentos de aproximação e pouso, contendo: Radiofarol Não Direcional (NDB) e/ou Radiofarol Omnidirecional (VOR), com ou sem Equipamento de Medição de Distância (DME).
- - Auxílios Luminosos: balizamento noturno, farol rotativo de aeródromo e indicador de direção de vento iluminado (biruta iluminada).
- - Auxílios Visuais: sinal identificador de aeródromo, sinalização horizontal de pista e indicador de direção de vento (biruta).

O sistema A, correspondente a operação IFR não precisão, diurna e noturna, exige a instalação dos seguintes equipamentos:

- - dois conjuntos de equipamentos para transmissão e recepção na faixa de frequências do Serviço Móvel Aeronáutico (AMS) em VHF/AM e respectivos acessórios, sendo um efetivo e outro reserva, com potência adequada para atender às comunicações aeroterrestres.
- - Equipamentos necessários ao estabelecimento de enlace oral com outro órgão do Serviço de Tráfego Aéreo.

- - Dois conjuntos de equipamentos para transmissão na faixa de frequência adequada, sendo um efetivo e outro reserva, com respectivos acessórios, cujo alcance deverá ser suficiente para atender aos requisitos operacionais para a navegação aérea em rota e/ou para suporte aos procedimentos de tráfego aéreo.
- - Equipamentos que capacitem a EPTA a estabelecer comunicação com um Centro de Comunicações ou Estação da Rede de Telecomunicações Fixas Aeronáuticas (AFTN).
- - Barômetro aneróide.
- - Anemômetro anemoscópico.
- - Psicrômetro de funda.
- - Psicrômetro em abrigo meteorológico.
- - Fonte de energia elétrica secundária.
- - Sinal identificador de aeródromo.
- - Sinalização horizontal de pista.
- - Radiofarol Não Direcional em LF/MF (NDB) e/ou Radiofarol Omnidirecional em VHF (VOR).
- - Farol rotativo.
- - Balizamento noturno.
- - Balizamento de emergência.
- - Biruta iluminada.
- - Publicações e formulários necessários ao funcionamento da EPTA, devidamente atualizados.
- - Duas cartas de visibilidade para fins operacionais.

O sistema B, correspondente a operação VFR diurna, exige a instalação dos seguintes equipamentos:

- - Dois conjuntos de equipamentos para transmissão e recepção na faixa de frequências do Serviço Móvel Aeronáutico (AMS) em VHF/AM e respectivos acessórios, sendo um efetivo e outro reserva, com potência adequada para atender às comunicações aeroterrestres.
- - Equipamentos necessários ao estabelecimento de enlace oral com outro órgão do Serviço de Tráfego Aéreo.
- - Equipamentos que capacitem a EPTA a estabelecer comunicação com um Centro de Comunicações ou Estação da Rede de Telecomunicações Fixas Aeronáuticas (AFTN).
- - Barômetro aneróide.
- - Anemômetro anemoscópico.
- - Psicrômetro de funda.
- - Psicrômetro em abrigo meteorológico.
- - Sinal identificador de aeródromo.
- - Sinalização horizontal de pista.
- - Biruta.
- - Publicações e formulários necessários ao funcionamento da EPTA, devidamente atualizados.
- - Duas cartas de visibilidade para fins operacionais.

Para as operações aeronáuticas, em condições VFR noturno, os aeroportos deverão acrescentar ao Sistema "B" os equipamentos: farol rotativo de aeródromo, balizamento noturno e biruta iluminada.

5.1.4.15 Vias de Acesso

O projeto do sistema de vias de acesso deverá estar em consonância com a proposta de desenvolvimento do aeroporto, considerando principalmente o layout do terminal, segmento final, meio-fio, estacionamento e outras áreas de circulação de veículos. É importante observar em todas as fases, as determinações do Código Brasileiro de Trânsito (Lei No 9.503/97), no que diz respeito à sinalização, regras de circulação e demais premissas estabelecidas na lei, a saber:

- - largura da via: 7,0m, com duas faixas de rolamento, uma por sentido, 3,0m para implantar o acostamento destinado a abrigar carros avariados e não obstruir a via, além de 2,0m de calçada, perfazendo faixa de domínio mínima de 12m;
- - pavimentação: pavimentada, em asfalto ou paralelepípedo com bom estado de conservação, acompanhando, no mínimo, o nível de serviço oferecido pelo aeródromo;
- - meio-fio e calçada: deverão existir em todos os locais onde houver circulação de pedestres;
- - terminal de passageiros: instalações de facilidades no meio-fio do terminal para permitir embarque e desembarque de pessoas, movimentação de carrinhos e manuseio de bagagem;
- - sinalização: colocação de sinalização horizontal, vertical e indicativa ao longo da via, que permita aos usuários fácil identificação do acesso à área terminal;
- - segurança: tratamento preferencial nas interseções, com a adequada sinalização direcionando os fluxos e evitando eventuais conflitos. Sempre que necessário deve-se implementar sinalização semafórica.

5.1.4.16 Área Patrimonial

O dimensionamento da área patrimonial utiliza como parâmetro o código de referência de aeródromo para a aeronave crítica de cada grupo previsto para operar no último horizonte de planejamento do Plano. Além disso, o dimensionamento das áreas patrimoniais adotou os seguintes critérios:

- reserva de área referente ao Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos - Áreas de Aproximação, Transição e Faixa de Pista (Portaria Nº 256 GC5 de 13 maio de 2011);
- reserva de terreno para localização das instalações e edificações das áreas terminal e secundária do aeroporto;

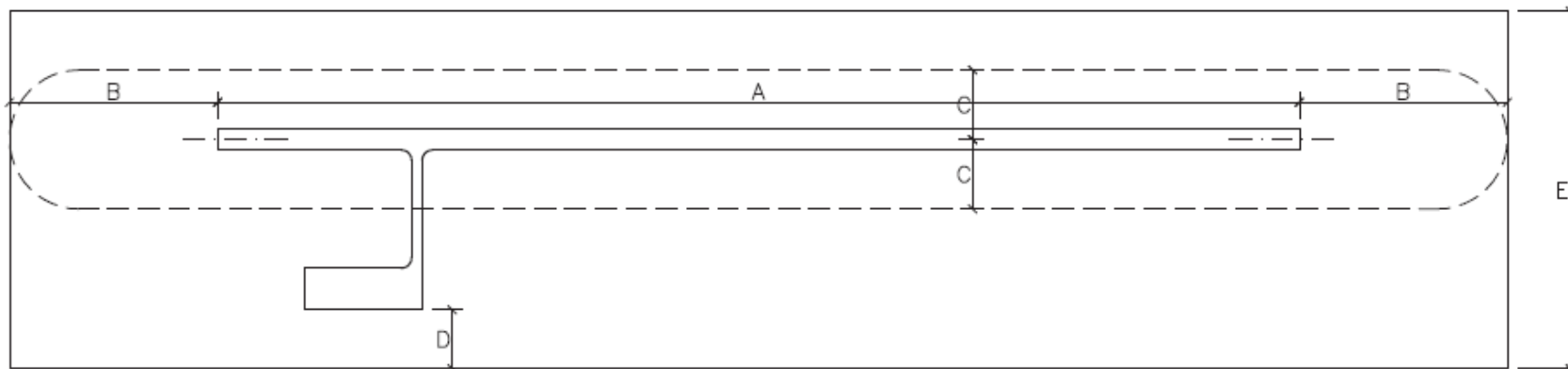
As áreas patrimoniais foram dimensionadas em função dos comprimentos básicos das aeronaves, conforme estabelecido nas Figuras 5 e 6.

A sua aplicação deverá observar as características locais e devem ser utilizadas apenas como referência de dimensionamento.

5.1.4.17 Obras Complementares

Componentes como residências, rede de abastecimento de água, esgoto e energia elétrica deverão ser implantados de acordo com as conveniências locais e as normas em vigor. O detalhamento será estabelecido, portanto, por um planejamento específico para o aeroporto.

Figura 5-5 - Dimensões da área patrimonial (sem pista de rolamento paralela)



Grupo	CRA	A (m)	B (m)	C (m)	D (m)	E (m)	
						VFR	IFR
1	2B	1.200	30	100	85	290	325
2	3C	1.400	30	100	85	360	515
3	3C	1.600	30	100	85	440	520
4	4C	1.800	45	100	85	450	530

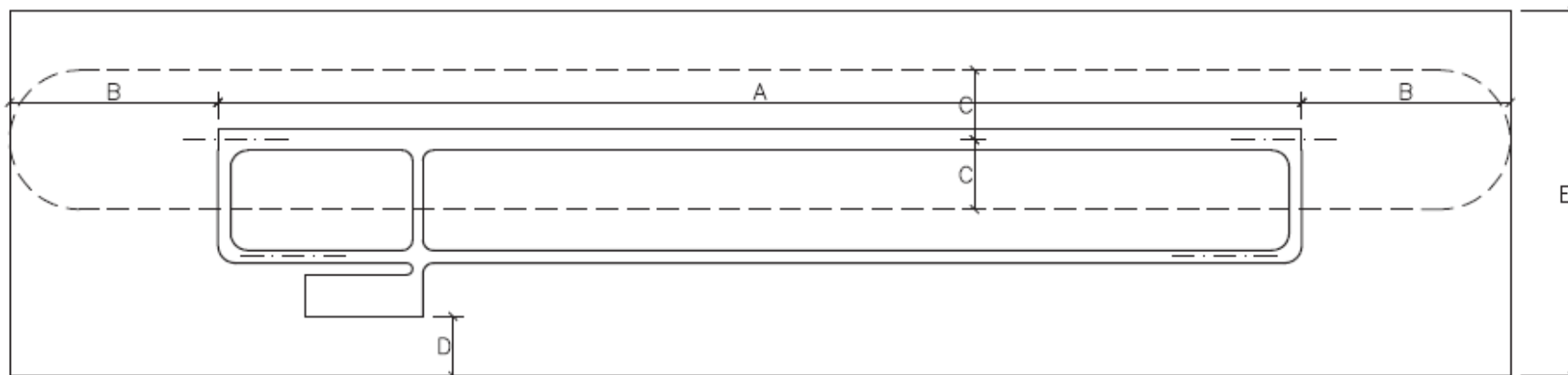
Legenda: CRA – Código de Referência de Aeródromo

A – Comprimento básico de pista de pouso B – Distância da cabeceira ao limite longitudinal

C – Distância entre o eixo e o limite lateral D – Distância entre a borda do pátio e o limite lateral

E – Largura total da área patrimonial

Figura 5-6 - Dimensões da área patrimonial (com pista de rolamento paralela)



Grupo	CRA	A (m)	B (m)	C (m)	D (m)	E (m)	
						VFR	IFR
1	2B	1.200	30	100	85	298,5	345,5
2	3C	1.400	30	100	85	364	524
3	3C	1.600	30	100	85	449	547
4	4C	1.800	45	100	85	459	557

Legenda: CRA – Código de Referência de Aeródromo

A – Comprimento básico de pista de pouso B – Distância da cabeceira ao limite longitudinal

C – Distância entre o eixo e o limite lateral D – Distância entre a borda do pátio e o limite lateral

E – Largura total da área patrimonial

5.1.5 CONSIDERAÇÕES DE PLANEJAMENTO

O desenvolvimento proposto para os aeroportos devem, na medida do possível seguir esses parâmetros indicados neste capítulo.

Devem ser analisadas as peculiaridades de cada aeroporto, na elaboração de propostas de desenvolvimento, considerando a demanda existente e a projetada para o horizonte de planejamento.

As propostas de ampliação de áreas patrimoniais devem ser consideradas como proposta de reserva de áreas adjacentes ao aeroporto para que sejam evitadas as ocupações urbanas que possam vir a prejudicar, no futuro, a operação do aeroporto.

5.2 DESENVOLVIMENTO DO SISTEMA

Esta etapa consiste na elaboração das propostas de desenvolvimento para as unidades aeroportuárias selecionadas para compor o sistema estadual de aeroportos e na quantificação dos recursos financeiros necessários para implementar as atividades decorrentes das propostas.

5.2.1 PROPOSTAS DE DESENVOLVIMENTO

As propostas de desenvolvimento orientam a evolução dos aeroportos, especificando as obras e os serviços a serem realizados nos horizontes de planejamento, a fim de adequá-los à operação prevista e às metas estabelecidas para o sistema estadual de aeroportos.

Apresentam, ainda, um quadro sintético das características físicas e operacionais, além de uma descrição das diretrizes, das obras e dos serviços para cada aeroporto, em cada horizonte.

A definição das atividades previstas para cada aeroporto é realizada segundo orientação do modelo de aeroporto básico, conforme proposto no capítulo de Tipologia de Aeroportos, considerando-se as peculiaridades locais.

5.2.2 ATIVIDADES PREVISTAS

As atividades propostas para os aeroportos compreendem um conjunto de obras e serviços considerados de maior vulto, que, para efeito de padronização, são definidos a seguir:

5.2.2.1 Implantação

Esta atividade decorre da necessidade de implantar elementos básicos que compõem a infraestrutura de um aeroporto, ainda não existentes, constituindo-se, em geral, de:

- Seleção de novo sítio aeroportuário;
- Implantação de pista de pouso e decolagem, saída e pátio de aeronaves, com suporte adequado à operação prevista;
- Construção de terminal de passageiros, estacionamento de veículos e edificações complementares;
- Implantação de serviço de combate a incêndio adequado à categoria requerida para cada aeroporto;
- Instalação de equipamentos e serviços de proteção ao voo e de equipamentos de iluminação - balizamento noturno (BN) e farol rotativo de aeródromo (FR).

5.2.2.2 Adequação

Consiste em uma modificação de característica física ou operacional da infraestrutura e/ou da área patrimonial do aeroporto, aproveitando-se as instalações já existentes. As atividades mais frequentes, no sentido de adequar a infraestrutura aeroportuária, são as seguintes:

- - pavimentação de pista de pouso e decolagem, pista de táxi e/ou pátio de aeronaves, com suporte adequado à operação prevista;
- - expansão da pista de pouso e decolagem, pátio de aeronaves, terminal

de passageiros, estacionamento de veículos e edificações complementares;

- - desenvolvimento da linha de hangares, serviços de abastecimento e outras iniciativas de caráter privado.

5.2.2.3 Manutenção

Esta atividade consiste na conservação da infraestrutura existente, compatibilizando-a com as normas em vigor, de modo a manter a operacionalidade do aeroporto.

5.2.2.4 Plantas da Configuração Proposta

Na planta de cada aeroporto, é lançada sobre a situação atual a concepção de desenvolvimento dos componentes aeroportuários, seguindo o previsto na Proposta de Desenvolvimento para o terceiro horizonte de planejamento. Estes desenhos deverão ser usados como subsídio para a elaboração dos respectivos projetos executivos de cada unidade aeroportuária.

5.2.2.5 Previsão de Investimentos

A previsão de investimentos, exibida na Tabela 11-1, consiste na quantificação de custos relativos às obras e aos serviços propostos para cada aeroporto, de forma a complementar as propostas de desenvolvimento e servir de base para orientar a solicitação de recursos financeiros aos programas de desenvolvimento aeroportuário ou para aplicação de recursos próprios.

Esta previsão é realizada para cada horizonte de planejamento, visando estipular uma ordem de grandeza dos valores a serem despendidos, que poderão ser calculados com maior precisão após a elaboração dos projetos executivos dos aeroportos.

Os custos apresentados não incluem as desapropriações propostas para ampliação de área patrimonial.

Tabela 5-14- custos unitários utilizados nos cálculos

Descrição	unidade	Custo unitário
Pavimento flexível pista de pouso	m ²	R\$ 362,00
Pavimento flexível pista de rolamento	m ²	R\$ 362,00
Pavimento flexível pátio de aeronaves	m ²	R\$ 362,00
Reforço de pista de pouso	m ²	R\$ 93,00
Reforço de pista de rolamento	m ²	R\$ 93,00
Reforço de pátio de aeronaves	m ²	R\$ 93,00
Terminal de passageiros	m ²	R\$ 2.000,00
Estacionamento de automóveis	m ²	R\$ 166,00
Edificação EPTA	m ²	R\$ 2.000,00
Equipamentos EPTA	unidade	R\$ 1.000.000,00
Balizamento Noturno	m	R\$ 600,00
Edificação SESCINC	m ²	R\$ 1.000,00
CCI	unidade	R\$ 1.500.000,00

Além dos custos indicados na tabela anterior incidem os seguintes custos:

- - infraestrutura básica = 10% do total das obras, incluindo equipamentos da
- EPTA
- - Obras complementares = 4% do total das obras, incluindo equipamentos da
- EPTA
- - Paisagismo e urbanismo = 10% das obras do terminal de passageiros e
- estacionamento de automóveis.
- - Estudos, projetos fiscalização e gerenciamento de obras = 5% do total.

5.3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Entre os aeródromos selecionados para compor o Sistema Estadual de Aeroportos, alguns apresentam certas peculiaridades que foram levadas em consideração no presente documento. Cabe ressaltar que, o pleno entendimento do que preconiza a proposta de desenvolvimento de cada aeroporto está atrelado a condições específicas diagnosticadas durante os estudos realizados.

Naquelas unidades não homologadas, com valor de suporte da pista de pouso e decolagem ignorado, será previsto o investimento correspondente ao reforço deste componente com o objetivo de adequá-lo ao valor estabelecido para cada grupo de aeronave de planejamento. A realização desta atividade dependerá do que for verificado por ocasião da elaboração do projeto.

Os investimentos previstos neste plano correspondem apenas aos aeroportos classificados como:

- Regional
- Turístico
- Local e
- Complementar

Para os demais aeroportos não serão previstos investimentos no horizonte de planejamento.

Tabela 5-15- resumo dos investimentos previstos nos aeroportos selecionados.

Aeroporto	Classificação	2015 a 2020 (R\$)	2020 a 2025 (R\$)	2025 a 2035 (R\$)	Total (R\$)
Barreiras	Regional	400.470	29.838.249	-	30.238.719
Bom Jesus da Lapa	Regional	29.969.589	-	-	29.969.589
Feira de Santana	Regional	1.823.297	24.108.465	4.987.798	30.919.560
Guanambi	Regional	12.121.185	-	1.813.679	13.934.863
Irecê	Regional	12.583.028	8.594.170	-	21.177.199
Teixeira de Freitas	Regional	2.210.939	4.862.411	-	7.073.351
Vitória da Conquista	Regional	1.609.486	-	-	1.609.486
					-
Canavieiras	Turístico	3.616.292	-	-	3.616.292
Caravelas	Turístico	10.554.987	-	6.018.705	16.573.692
Correntina	Turístico	197.593	-	-	197.593
Esplanada	Turístico	1.512.920	-	-	1.512.920
Lençóis	Turístico	3.434.434	-	-	3.434.434
Maraú	Turístico	14.869.824	-	-	14.869.824
Monte Santo	Turístico	14.869.824	-	-	14.869.824
Rio de Contas	Turístico	14.869.824	-	-	14.869.824
Valença	Turístico	3.218.972	-	-	3.218.972
					-
Barra	Local	3.484.499	-	-	3.484.499
Cipó	Local	6.013.192	-	-	6.013.192
Ibotirama	Local	4.730.276	-	-	4.730.276
Itaberaba	Local	472.966	-	-	472.966
Jacobina	Local	29.969.589	-	-	29.969.589
Jequié	Local	2.522.211	-	-	2.522.211
Luis Eduardo Magalhães	Local	397.320	-	-	397.320
Santa Maria da Vitória	Local	643.092	-	-	643.092
Sento Sé	Local	14.869.824	-	-	14.869.824
					-
Buritirama	Complementar	14.594.892	-	-	14.594.892
Cetitê	Complementar	2.781.605	-	-	2.781.605
Campo Alegre de Lourdes	Complementar	3.085.526	-	-	3.085.526
Formosa do Rio Preto	Complementar	7.524.940	-	-	7.524.940
Itapetinga	Complementar	584.974	-	-	584.974
Ituaçu	Complementar	2.010.632	-	-	2.010.632
Piatã	Complementar	14.798.004	-	-	14.798.004
TOTAL					316.569.684



GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA
SECRETARIA DE INFRA-ESTRUTURA

PAEBahia 2014

Plano Aeroviário do Estado da Bahia



PAEBahia 2014- PLANO AEROVIÁRIO DO ESTADO DA BAHIA

PRODUTO 8 - Relatório Síntese – Anexos

Sumário

1	ANEXO 1 – DESENVOLVIMENTO DA REDE AEROPORTUÁRIA DA BAHIA	4
1.1	DESENVOLVIMENTO DOS AEROPORTOS REGIONAIS	5
1.1.1	BARREIRAS – SNBR	5
1.1.2	BOM JESUS DA LAPA - SNBL	9
1.1.3	FEIRA DE SANTANA - SNJD	13
1.1.4	GUANANBI - SNGI	17
1.1.5	IRECÊ - SNCI	22
1.1.6	TEIXEIRA DE FREITAS - SNTF	27
1.1.7	VITORIA DA CONQUISTA – SBQV	31
1.2	DESENVOLVIMENTO DOS AEROPORTOS TURÍSTICOS	35
1.2.1	CANAVIEIRAS - SNED	35
1.2.2	CARAVELAS - SBCV	39
1.2.3	CORRENTINA - SNTY	43
1.2.4	ESPLANADA - SNES	47
1.2.5	LENÇÓIS - SBLE	51
1.2.6	MARAÚ - SRNM	55
1.2.7	MONTE SANTO - SSQP	59
1.2.8	RIO DE CONTAS - SDLE	63
1.2.9	VALENÇA - SNVB	67
1.3	DESENVOLVIMENTO DOS AEROPORTOS LOCAIS	71
1.3.1	BARRA - SNBX	71
1.3.2	CIPÓ - SNIO	75
1.3.3	IBOTIRAMA - SNIT	79
1.3.4	ITABERABA - SNIB	83
1.3.5	JACOBINA - SNBJ	87

1.3.6	JEQUIÉ - SNJK.....	91
1.3.7	LUIS EDUARDO MAGALHÃES - SSQZ	97
1.3.8	SANTA MARIA DA VITÓRIA - SNVD.....	101
1.3.9	SENTO SÉ - SNSE.....	105
1.4	DESENVOLVIMENTO DOS AEROPORTOS COMPLEMENTARES	109
1.4.1	BURITIRAMA - SNTQ.....	109
1.4.2	CAETITÉ - SNIE	113
1.4.3	CAMPO ALEGRE DE LOURDES - SSRK	117
1.4.4	FORMOSA DO RIO PRETO - SDKJ	121
1.4.5	ITAPETINGA - SNIP.....	125
1.4.6	ITUAÇU - SNYT	129
1.4.7	PIATÃ - SNPI.....	133
2	ANEXO 2 – CONCEPÇÕES MODULARES DE TERMINAIS AEROPORTUÁRIOS	137
2.1	Grupo 1	138
2.2	Grupo 2	139
2.3	Grupo 3	140
2.4	Grupo 4	141

1 ANEXO 1 – DESENVOLVIMENTO DA REDE AEROPORTUÁRIA DA BAHIA

1.1 DESENVOLVIMENTO DOS AEROPORTOS REGIONAIS

1.1.1 BARREIRAS – SNBR

Quadro 1 - Resumo Barreiras

AERÓDROMO BARREIRAS				
CLASSIFICAÇÃO:		Regional		
CÓDIGO ATUAL / PROPOSTO:		3 / 3		
TIPO DE AVIAÇÃO:		Grande porte		
LOCALIZAÇÃO:		Sitio atual		
ÁREA PATRIMONIAL ATUAL (ha):		367		
ÁREA PATRIMONIAL FUTURA (ha):		367		
PREVISÕES		2015	2020	2025
GRUPO DE AERONAVE:		3	4	4
TIPO DE OPERAÇÃO:		IFR	IFR	IFR
ATIVIDADES:				
ÁREA DE MOVIMENTO				
PISTA	Comprimento (m)	1.600	2.100	2.100
	Largura (m)	30	45	45
SAÍDA	Comprimento (m)	370	370	370
	Largura (m)	18	23	23
PÁTIO	Área (m ²)	10200	17000	17000
	Comprimento (m)	120	200	200
	Largura (m)	85	85	85
REVESTIMENTO:		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN):		35	35	35
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m ²)		620	1210	1210
ESTAC. DE VEÍCULOS (m ²)		6279	6279	6279
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA A/C	EPTA A/C	EPTA A/C
ILUMINAÇÃO		BN	BN	BN
ÁREA EDIFICADA (m ²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		7	7	7

BARREIRAS - SNBR

O Aeródromo de Barreiras foi incluído no Sistema Estadual de Aeroportos devido ao potencial socioeconômico desta localidade no contexto estadual e por já operar com transporte aéreo regular e foi classificado como regional.

ATIVIDADES:

De 2015 a 2020

- Elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto, a fim de garantir a sua preservação de usos incompatíveis com a atividade aeronáutica, incorporando as diretrizes da Portaria nº 256 GC5 de 13mai2011.
- Ampliação do terminal de passageiros em 140m², passando dos atuais 480m² para 620 m².
- Construção de EPTA com 15m², podendo ser adaptada no interior do próprio terminal de passageiros.

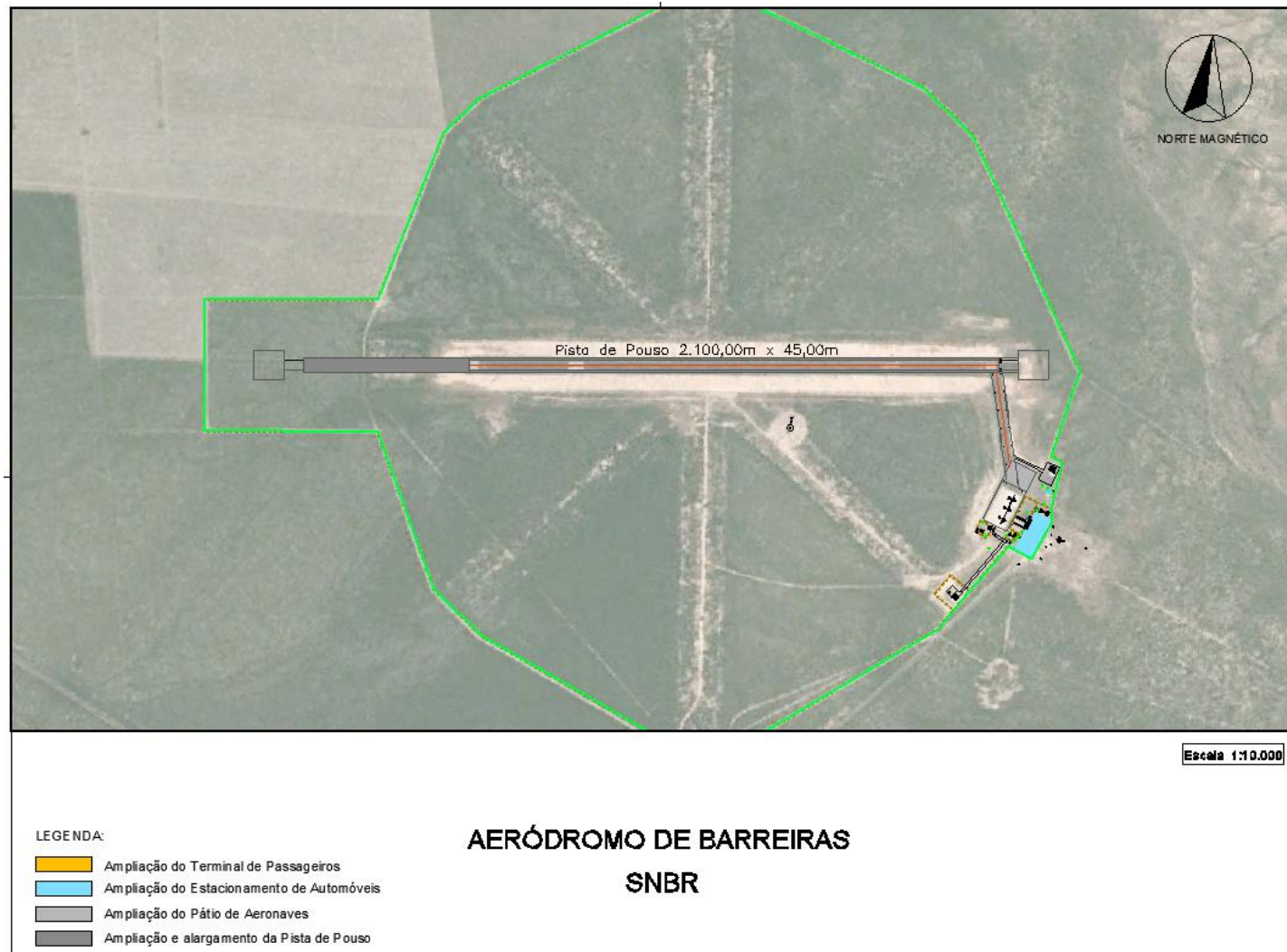
De 2015 a 2020

- Ampliação da pista de pouso em 500m, passando dos atuais 1.600m para 2.100m.
- Alargamento da pista de pouso em 15m, passando dos atuais 30m para 45m.
- Implantação de RESA em ambas as cabeceiras com 90m x 90m.
- Implantação de novo sistema de balizamento de pista de pouso.
- Ampliação do pátio de aeronaves em 6.800m², passando dos atuais 10.200m² para 17.000m².
- Ampliação do terminal de passageiros em 590m², passando de 620m² para 1.210m², conforme tipologia de Grupo 4, apresentada no Anexo 2.

Quadro 2 - Investimento Barreiras

AERÓDROMO BARREIRAS					
DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	2015-2020	2020-2025	2025-2035	TOTAL (R\$)
Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	-	16.833.000,00	-	16.833.000,00
	reforço	-	-	-	-
	RESA	-	2.689.200,00	-	2.689.200,00
Pista de Táxi	implantação	-	-	-	-
	reforço	-	-	-	-
Pátio de Aeronaves	ampliação	-	2.461.600,00	-	2.461.600,00
	reforço	-	-	-	-
SUBTOTAL		-	21.983.800,00	-	21.983.800,00
Terminal de Passageiros	ampliação	280.000,00	1.180.000,00	-	1.460.000,00
Estacionamento	ampliação	-	-	-	-
SUBTOTAL		280.000,00	1.180.000,00	-	1.460.000,00
Equipamentos	instalação/equip	-	-	-	-
Edificação	construção	30.000,00	-	-	30.000,00
Balizamento noturno	instalação/equip	-	2.520.000,00	-	2.520.000,00
SUBTOTAL		30.000,00	2.520.000,00	-	2.550.000,00
Equipamentos	equipamentos	-	-	-	-
Edificação	construção	-	-	-	-
SUBTOTAL		-	-	-	-
Infraestrutura básica	construção	31.000,00	2.568.380,00	-	2.599.380,00
Obras complementares	construção	12.400,00	47.200,00	-	59.600,00
Paisagismo urbanização	construção	28.000,00	118.000,00	-	146.000,00
SUBTOTAL		71.400,00	2.733.580,00	-	2.804.980,00
Estudos projetos fiscalização	execução	19.070,00	1.420.869,00	-	1.439.939,00
SUBTOTAL		19.070,00	1.420.869,00	-	1.439.939,00
TOTAL		400.470,00	29.838.249,00	-	30.238.719,00

Figura 1 - Aeródromo de Barreiras



1.1.2 BOM JESUS DA LAPA - SNBL

Quadro 3 - Resumo Bom Jesus da Lapa

AERÓDROMO BOM JESUS DA LAPA				
CLASSIFICAÇÃO:		Regional		
CÓDIGO ATUAL / PROPOSTO:		2 / 3		
TIPO DE AVIAÇÃO:		Pequeno porte		
LOCALIZAÇÃO:		Sitio atual		
ÁREA PATRIMONIAL ATUAL (ha):		55		
ÁREA PATRIMONIAL FUTURA (ha):		158		
PREVISÕES		2015	2020	2025
GRUPO DE AERONAVE:		3	3	3
TIPO DE OPERAÇÃO:		IFR	IFR	IFR
ÁREA DE MOVIMENTO				
PISTA	Comprimento (m)	1.600	1.600	1.600
	Largura (m)	30	30	30
SAÍDA	Comprimento (m)	168	168	168
	Largura (m)	15	15	15
PÁTIO	Área (m ²)	5.000	5000	5000
	Comprimento (m)	125	125	125
	Largura (m)	40	40	40
REVESTIMENTO:		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN):		14	14	14
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m ²)		620	620	620
ESTAC. DE VEÍCULOS (m ²)		800	800	800
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA A/C	EPTA A/C	EPTA A/C
ILUMINAÇÃO		BN	BN	BN
ÁREA EDIFICADA (m ²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		3	3	3

BOM JESUS DA LAPA - SNBL

O Aeródromo de Bom Jesus da Lapa foi incluído no Sistema Estadual de Aeroportos devido ao potencial socioeconômico desta localidade no contexto estadual e pelo potencial de operação de transporte aéreo regular no horizonte de planejamento. Foi classificado como regional.

O aeródromo atual possui um sítio totalmente envolto pela malha urbana e não tem condições de ser expandido naquela localidade.

Há necessidade de se desenvolver um novo sítio, com área adequada para o atendimento da demanda de aeronaves do grupo 3, operando na condição IFR não precisão.

As atividades descritas a seguir correspondem aos investimentos previstos em novo sítio.

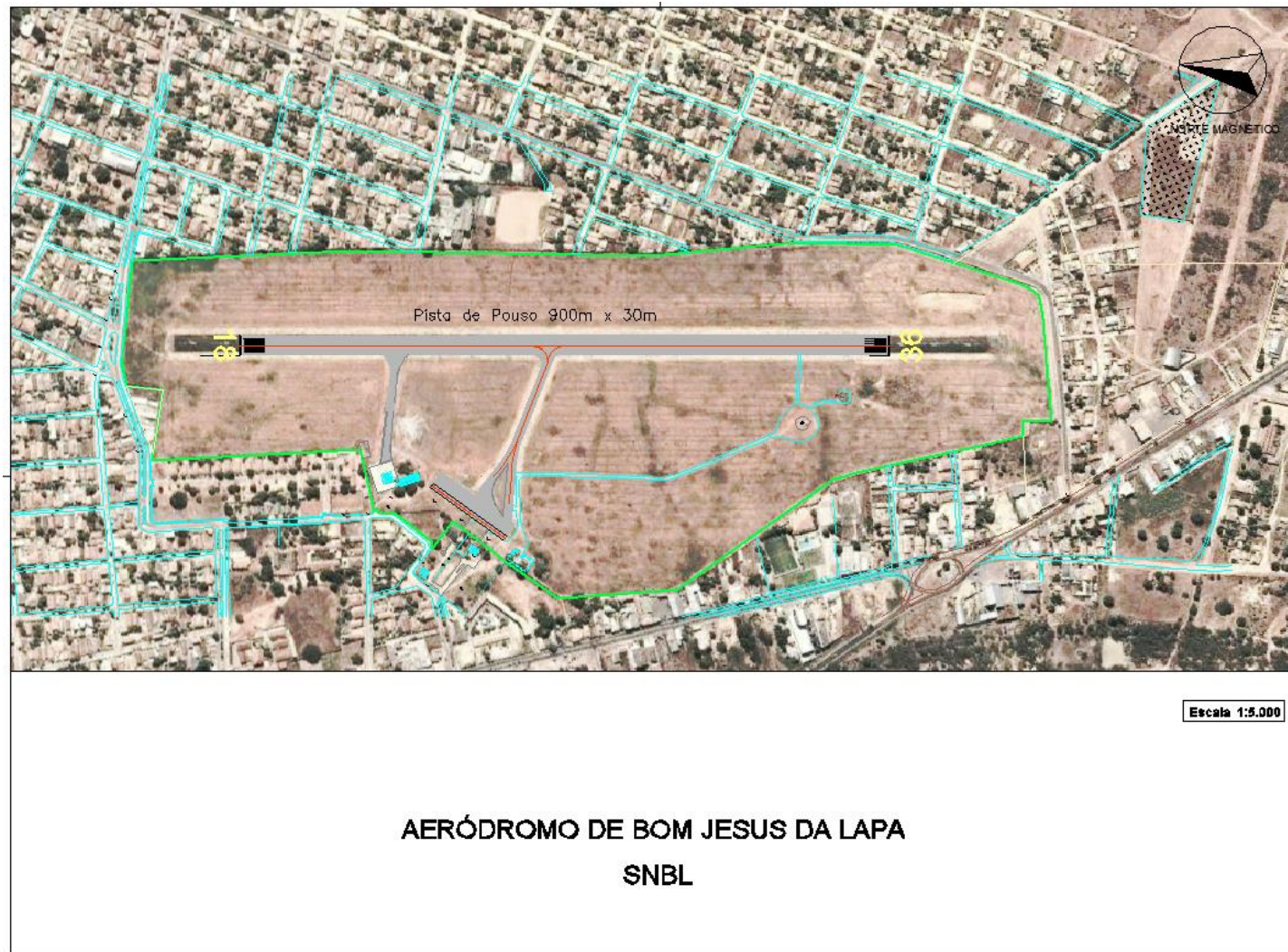
ATIVIDADES:

- Escolha de novo sítio aeroportuário, com área ideal de 158 hectares.
- Transferência de sua propriedade para o Poder Público.
- Regularização do aeródromo junto ANAC.
- Elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto, a fim de garantir a sua preservação de usos incompatíveis com a atividade aeronáutica, incorporando as diretrizes da Portaria nº 256 GC5 de 13mai2011.
- Implantação de via de acesso ao aeroporto.
- Implantação de pista de pouso e decolagem, de saída e de pátio de aeronaves, todos em asfalto e com suporte de 14/F/B/Y/T.
- Construção de terminal de passageiros, conforme tipologia de Grupo 3, apresentada no Anexo 2, e de estacionamento de veículos.
- Implantação de serviço de salvamento e combate a incêndio adequado à categoria requerida;
- Implantação do sistema de proteção ao voo tipo "A".
- Construção de edificação para abrigar a EPTA.

Quadro 4 - Investimentos Bom Jesus da Lapa (investimentos necessários em novo sítio)

PREVISÃO DE INVESTIMENTO	AERÓDROMO BOM JESUS DA LAPA					
GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	2015-2020	2020-2025	2025-2035	TOTAL (R\$)
ÁREA DE MOVIMENTO	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	17.376.000,00	-	-	17.376.000,00
		reforço	-	-	-	-
		RESA	-	-	-	-
	Pista de Táxi	implantação	912.240,00	-	-	912.240,00
		reforço	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	ampliação	1.810.000,00	-	-	1.810.000,00
		reforço	-	-	-	-
	SUBTOTAL		20.098.240,00	-	-	20.098.240,00
TERMINAL DE PASSAGEIROS	Terminal de Passageiros	ampliação	1.240.000,00	-	-	1.240.000,00
	Estacionamento	ampliação	132.800,00	-	-	132.800,00
	SUBTOTAL		1.372.800,00	-	-	1.372.800,00
PROTEÇÃO AO VÔO	Equipamentos	instalação/equip	30.000,00	-	-	30.000,00
	Edificação	construção	30.000,00	-	-	30.000,00
	Balizamento noturno	instalação/equip	1.920.000,00	-	-	1.920.000,00
	SUBTOTAL		1.980.000,00	-	-	1.980.000,00
SERVIÇO DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO	Equipamentos	equipamentos	1.500.000,00	-	-	1.500.000,00
	Edificação	construção	150.000,00	-	-	150.000,00
	SUBTOTAL		1.650.000,00	-	-	1.650.000,00
SISTEMAS COMPLEMENTARES	Infraestrutura básica	construção	2.360.104,00	-	-	2.360.104,00
	Obras complementares	construção	944.041,60	-	-	944.041,60
	Paisagismo urbanização	construção	137.280,00	-	-	137.280,00
	SUBTOTAL		3.441.425,60	-	-	3.441.425,60
ENGENHARIA	Estudos projetos fiscalização	execução	1.427.123,28	-	-	1.427.123,28
	SUBTOTAL		1.427.123,28	-	-	1.427.123,28
TOTAL			29.969.588,88	-	-	29.969.588,88

Figura 2 - Aeródromo de Bom Jesus da Lapa



1.1.3 FEIRA DE SANTANA - SNJD

Quadro 5 - Resumo Feira de Santana

AERÓDROMO FEIRA DE SANTANA				
CLASSIFICAÇÃO:		Regional		
CÓDIGO ATUAL / PROPOSTO:		2 / 3		
TIPO DE AVIAÇÃO:		Médio porte		
LOCALIZAÇÃO:		Sitio atual		
ÁREA PATRIMONIAL ATUAL (ha):		65		
ÁREA PATRIMONIAL FUTURA (ha):		139		
PREVISÕES		2015	2020	2025
GRUPO DE AERONAVE:		3	3	3
TIPO DE OPERAÇÃO:		IFR	IFR	IFR
ÁREA DE MOVIMENTO				
PISTA	Comprimento (m)	1.501	1.800	1.800
	Largura (m)	28	30	30
SAÍDA	Comprimento (m)	150	150	150
	Largura (m)	18	18	18
PÁTIO	Área (m ²)	9800	11900	11900
	Comprimento (m)	209	140	140
	Largura (m)	58	85	85
REVESTIMENTO:		Asfalto	Asfalto	Asfalto
SUPORTE (PCN):		30	30	30
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m ²)		620	620	620
ESTAC. DE VEÍCULOS (m ²)		800	800	800
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA A/C	EPTA A/C	EPTA A/C
ILUMINAÇÃO		BN	BN	BN
ÁREA EDIFICADA (m ²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		3	3	3

FEIRA DE SANTANA - SNJD

O Aeródromo de Feira de Santana foi incluído no Sistema Estadual de Aeroportos devido ao potencial socioeconômico desta localidade no contexto estadual e pelo potencial de operação regular durante o horizonte de planejamento. Foi classificado como regional.

ATIVIDADES:

De 2015 a 2020

- Ampliação da área patrimonial dos atuais 65 hectares para 139 hectares.
- Elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto, a fim de garantir a sua preservação de usos incompatíveis com a atividade aeronáutica, incorporando as diretrizes da Portaria nº 256 GC5 de 13mai2011.
- Construção do terminal de passageiros com 620m², conforme tipologia de Grupo 3, apresentada no Anexo 2.
- Construção de estacionamento de automóveis com 800m².
- Construção de EPTA com 15m², podendo ser adaptada no interior do próprio terminal de passageiros.
- Adequação do sistema viário de acesso ao novo terminal de passageiros.

De 2020 a 2025

- Ampliação da pista de pouso em 299m, passando dos atuais 1.501m para 1.800m.
- Alargamento da pista de pouso em 2m, passando dos atuais 28m para 30m.
- Implantação de sistema de balizamento de pista de pouso.
- Construção de RESA em ambas as cabeceiras com 150m x 240m.
- Construção de novo pátio de aeronaves com 11.900m².

De 2025 a 2035

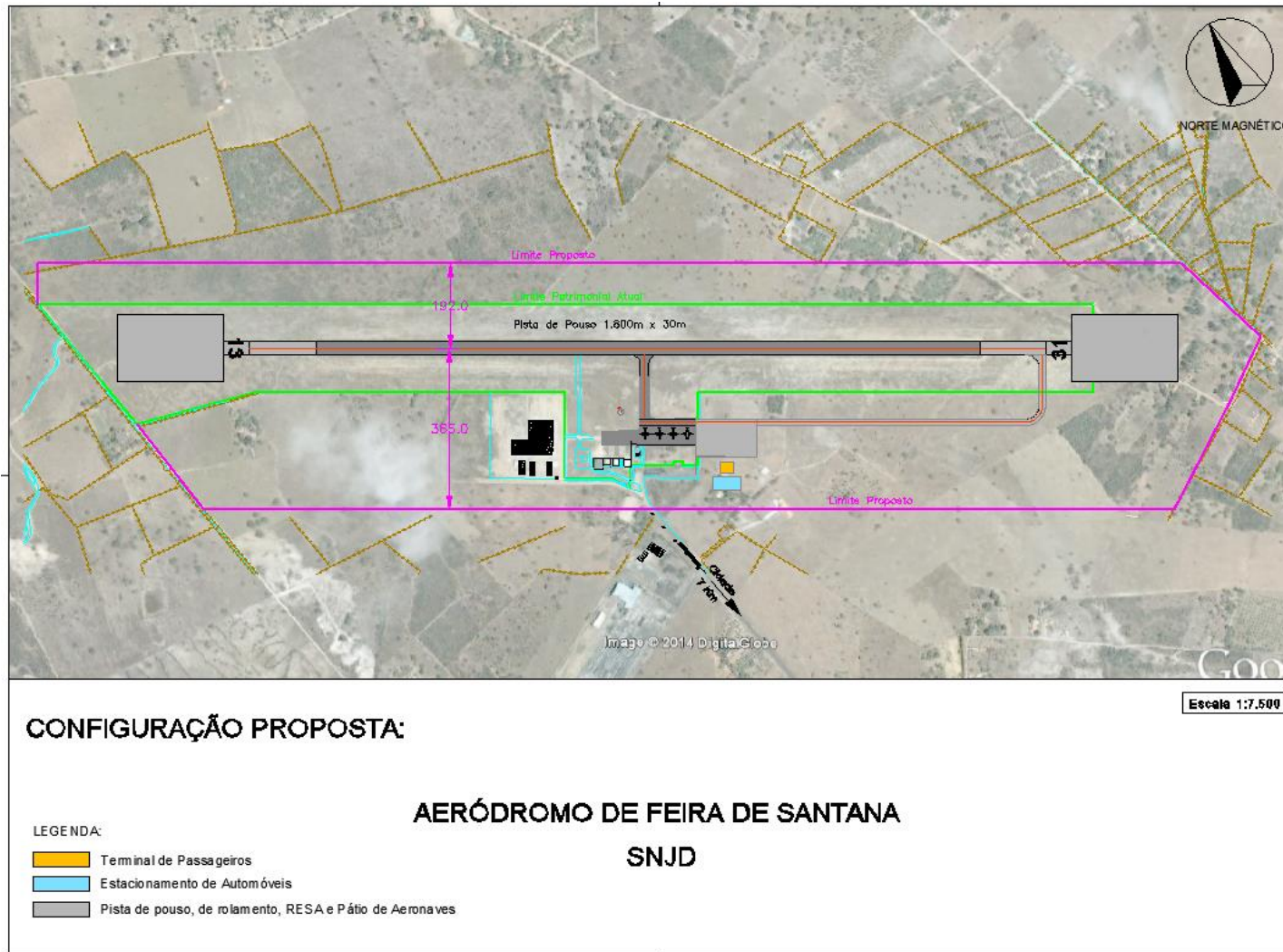
- Construção de pista de rolamento ligando o pátio à cabeceira 31.
- Implantação de balizamento luminoso na pista de rolamento.

FEIRA DE SANTANA - SNJD

Quadro 6 - Investimentos Feira de Santana

PREVISÃO DE INVESTIMENTO	AERÓDROMO FEIRA DE SANTANA					
GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	2015-2020	2020-2025	2025-2035	TOTAL (R\$)
ÁREA DE MOVIMENTO	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	-	4.333.864,00	-	4.333.864,00
		reforço	-	-	-	-
		RESA	-	11.952.000,00	-	11.952.000,00
	Pista de Táxi	implantação	-	-	4.316.850,00	4.316.850,00
		reforço	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	ampliação	-	4.307.800,00	-	4.307.800,00
		reforço	-	-	-	-
	SUBTOTAL		-	20.593.664,00	4.316.850,00	24.910.514,00
TERMINAL DE PASSAGEIROS	Terminal de Passageiros	ampliação	1.240.000,00	-	-	1.240.000,00
	Estacionamento	ampliação	132.800,00	253.150,00	-	385.950,00
	SUBTOTAL		1.372.800,00	253.150,00	-	1.625.950,00
PROTEÇÃO AO VÔO	Equipamentos	instalação/equip	1,00	-	-	1,00
	Edificação	construção	30.000,00	-	-	30.000,00
	Balizamento noturno	instalação/equip	-	3.302,00	1.590,00	4.892,00
	SUBTOTAL		30.001,00	3.302,00	1.590,00	34.893,00
SERVIÇO DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO	Equipamentos	equipamentos	-	-	-	-
	Edificação	construção	-	-	-	-
	SUBTOTAL		-	-	-	-
SISTEMAS COMPLEMENTARES	Infraestrutura básica	construção	140.280,10	2.085.011,60	431.844,00	2.657.135,70
	Obras complementares	construção	56.112,04	-	-	56.112,04
	Paisagismo urbanização	construção	137.280,00	25.315,00	-	162.595,00
	SUBTOTAL		333.672,14	2.110.326,60	431.844,00	2.875.842,74
ENGENHARIA	Estudos projetos fiscalização	execução	86.823,66	1.148.022,13	237.514,20	1.472.359,99
	SUBTOTAL		86.823,66	1.148.022,13	237.514,20	1.472.359,99
TOTAL			1.823.296,80	24.108.464,73	4.987.798,20	30.919.559,73

Figura 3 - Aeródromo Feira de Santana



1.1.4 GUANANBI - SNGI

Quadro 7 - Resumo Guanambi

AERÓDROMO GUANAMBI				
CLASSIFICAÇÃO:		Regional		
CÓDIGO ATUAL / PROPOSTO:		3 / 3		
TIPO DE AVIAÇÃO:		Médio porte		
LOCALIZAÇÃO:		Sitio atual		
ÁREA PATRIMONIAL ATUAL (ha):		44		
ÁREA PATRIMONIAL FUTURA (ha):		146		
PREVISÕES		2015	2020	2025
GRUPO DE AERONAVE:		3	3	3
TIPO DE OPERAÇÃO:		VFR	VFR	VFR
ATIVIDADES:				
ÁREA DE MOVIMENTO				
PISTA	Comprimento (m)	1.702	1.702	1.702
	Largura (m)	30	30	30
SAÍDA	Comprimento (m)	105	105	105
	Largura (m)	19	19	19
PÁTIO	Área (m ²)	7.021	10738	10738
	Comprimento (m)	119	182	182
	Largura (m)	59	59	59
REVESTIMENTO:		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN):		14	14	14
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m ²)		620	620	620
ESTAC. DE VEÍCULOS (m ²)		1969	1969	1969
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA A/C	EPTA A/C	EPTA A/C
ILUMINAÇÃO		BN	BN	BN
ÁREA EDIFICADA (m ²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		3	3	3

GUANANBI - SNGI

O Aeródromo de Guanambi foi selecionado para compor o Sistema Estadual de Aeroportos devido ao potencial socioeconômico verificado na região e por ter apresentado expectativa de demanda por transporte aéreo regular no horizonte de planejamento. Foi classificado como Regional.

Em capítulos anteriores, foi considerado que os aeroportos classificados como “Regionais” deveriam ser planejados para operação IFR – instrumento não precisão.

No entanto, considerando as peculiaridades locais, será proposto um desenvolvimento apenas para operações visuais, e com a utilização da área patrimonial atual.

Para possível operação futura na condição de instrumentos não precisão, o planejamento este estudo propõe a reserva de área no entorno do aeroporto, visando a restrição de ocupação nessas áreas, minimizando custos de desapropriação futura.

ATIVIDADES:

De 2015 a 2020

- Ampliação da área patrimonial totalizando 141 hectares.
- Elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto, a fim de garantir a sua preservação de usos incompatíveis com a atividade aeronáutica, incorporando as diretrizes da Portaria nº 256 GC5 de 13mai2011.
- reforço do pavimento da pista de pouso, adequando-o ao PCN 14.
- reforço do pavimento da pista de rolamento, adequando-a ao PCN 14.
- reforço do pavimento do pátio de aeronaves, adequando-o ao PCN 14.
- Construção de RESA em ambas as cabeceiras com 90m x 90m.
- Construção de edificação da SESCINC com 150m².
- Construção de EPTA com 15m², podendo ser adaptada no interior do próprio terminal de passageiros.
- Ampliação do terminal de passageiros em 308m², passando dos atuais 312m² para 620m², conforme tipologia de Grupo 3, apresentada no Anexo 2.

De 2025 a 2035

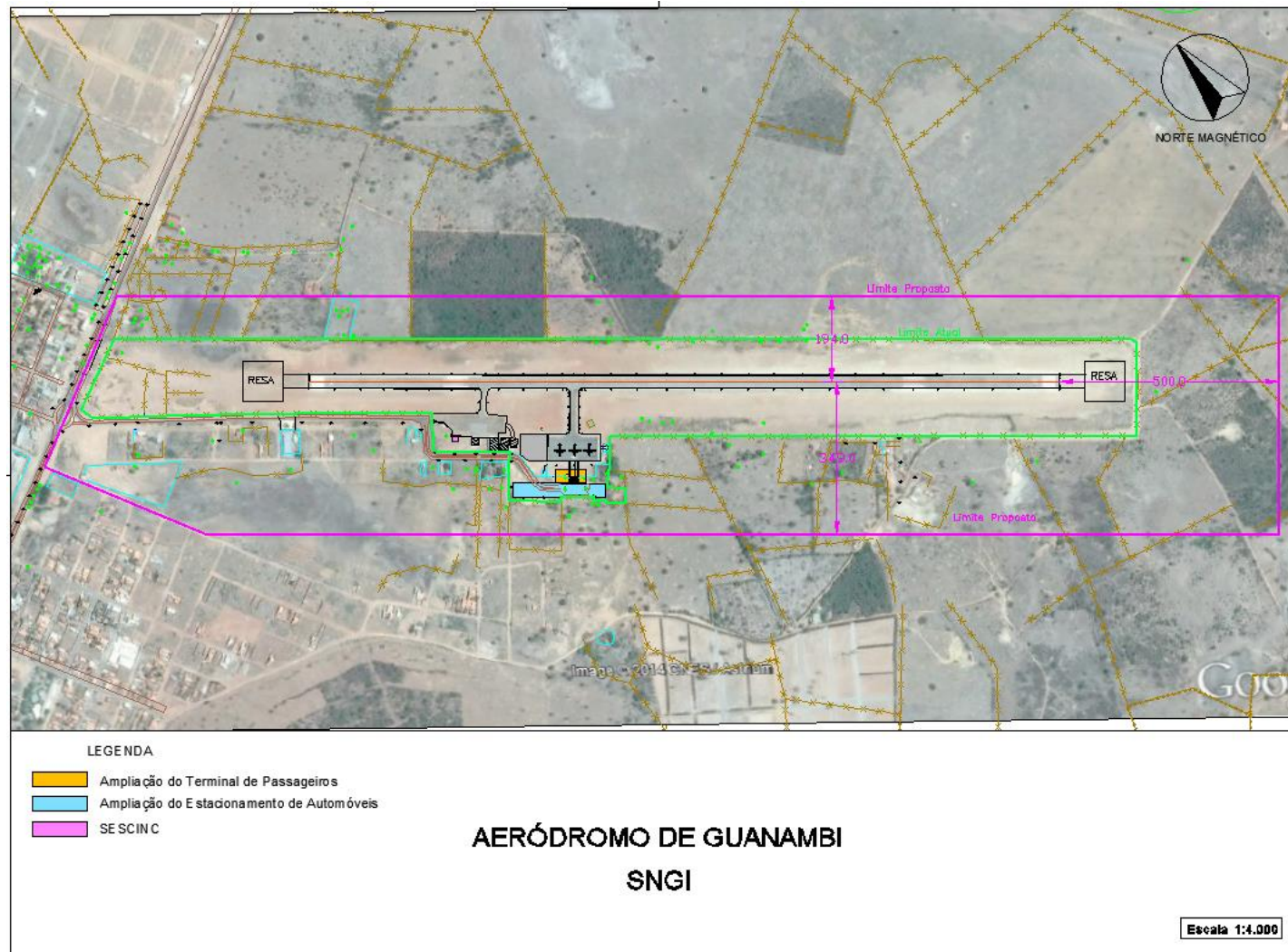
- Ampliação do pátio de aeronaves em 3.715m²
- Ampliação do terminal de passageiros em 100m².

GUANANBI – SNGI

Quadro 8 - Investimentos Guanambi

PREVISÃO DE INVESTIMENTO	AERÓDROMO GUANAMBI					
GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	2015-2020	2020-2025	2025-2035	TOTAL (R\$)
ÁREA DE MOVIMENTO	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	-	-	-	-
		reforço	4.748.580,00	-	-	4.748.580,00
		RESA	2.689.200,00	-	-	2.689.200,00
	Pista de Táxi	implantação	-	-	-	-
		reforço	185.535,00	-	-	185.535,00
	Pátio de Aeronaves	ampliação	-	-	1.344.830,00	1.344.830,00
		reforço	652.953,00	-	-	652.953,00
	SUBTOTAL		8.276.268,00	-	1.344.830,00	9.621.098,00
TERMINAL DE PASSAGEIROS	Terminal de Passageiros	ampliação	616.000,00	-	200.000,00	816.000,00
	Estacionamento	ampliação	-	-	-	-
	SUBTOTAL		616.000,00	-	200.000,00	816.000,00
PROTEÇÃO AO VÔO	Equipamentos	instalação/equip	1.000.000,00	-	-	1.000.000,00
	Edificação	construção	30.000,00	-	-	30.000,00
	Balizamento noturno	instalação/equip	-	-	-	-
	SUBTOTAL		1.030.000,00	-	-	1.030.000,00
SERVIÇO DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO	Equipamentos	equipamentos	-	-	-	-
	Edificação	construção	150.000,00	-	-	150.000,00
	SUBTOTAL		150.000,00	-	-	150.000,00
SISTEMAS COMPLEMENTARES	Infraestrutura básica	construção	1.007.226,80	-	154.483,00	1.161.709,80
	Obras complementares	construção	402.890,72	-	8.000,00	410.890,72
	Paisagismo urbanização	construção	61.600,00	-	20.000,00	81.600,00
	SUBTOTAL		1.471.717,52	-	182.483,00	1.654.200,52
ENGENHARIA	Estudos projetos fiscalização	execução	577.199,28	-	86.365,65	663.564,93
	SUBTOTAL		577.199,28	-	86.365,65	663.564,93
TOTAL			12.121.184,80	-	1.813.678,65	13.934.863,45

Figura 4 - Aeródromo de Guanambi



1.1.5 IRECÊ - SNCI

Quadro 9 - Resumo Irecê

AERÓDROMO IRECÊ				
CLASSIFICAÇÃO:		Regional		
CÓDIGO ATUAL / PROPOSTO:		3 / 3		
TIPO DE AVIAÇÃO:		Médio porte		
LOCALIZAÇÃO:		Sitio atual		
ÁREA PATRIMONIAL ATUAL (ha):		23		
ÁREA PATRIMONIAL FUTURA (ha):		133		
PREVISÕES		2015	2020	2025
GRUPO DE AERONAVE:		3	3	3
TIPO DE OPERAÇÃO:		VFR	VFR	VFR
ATIVIDADES:				
ÁREA DE MOVIMENTO				
PISTA	Comprimento (m)	1.406	1.800	1.800
	Largura (m)	30	30	30
SAÍDA	Comprimento (m)	75	75	75
	Largura (m)	20	20	20
PÁTIO	Área (m ²)	5900	11800	11800
	Comprimento (m)	100	200	200
	Largura (m)	59	59	59
REVESTIMENTO:		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN):		14	14	14
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m ²)		620	620	620
ESTAC. DE VEÍCULOS (m ²)		3550	3550	3550
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA A/C	EPTA A/C	EPTA A/C
ILUMINAÇÃO		BN	BN	BN
ÁREA EDIFICADA (m ²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		3	3	3

IRECÊ - SNCI

O Aeródromo de Irecê foi selecionado para compor o Sistema Estadual de Aeroportos devido ao potencial socioeconômico verificado na região e por ter apresentado expectativa de demanda por transporte aéreo regular no horizonte de planejamento. Foi classificado como Regional.

Em capítulos anteriores, foi considerado que os aeroportos classificados como “Regionais” deveriam ser planejados para operação IFR – instrumento não precisão.

No entanto, considerando as peculiaridades locais, será proposto um desenvolvimento apenas para operações visuais, e com a utilização da área patrimonial atual.

Para possível operação futura na condição de instrumentos não precisão, o planejamento este estudo propõe a reserva de área no entorno do aeroporto, visando a restrição de ocupação nessas áreas, minimizando custos de desapropriação futura.

ATIVIDADES:

De 2015 a 2020

- Ampliação da área patrimonial totalizando 367 hectares.
- Construção de cerca no novo limite patrimonial.
- Alargamento da pista de pouso dos atuais 28m para 30m.
- Instalação de novo sistema de balizamento em função do alargamento do pavimento.
- Reforço do pavimento da pista de pouso, adequando-o para PCN 14.
- Reforço do pavimento da pista de rolamento, adequando-a para PCN 14.
- Reforço do pavimento do pátio de aeronaves, adequando-o para PCN 14.
- Ampliação do terminal de passageiros em 434m², passando dos atuais 186m² para 620m², conforme tipologia de Grupo 3, apresentada no Anexo 2.
- Construção de EPTA com 15m², podendo ser adaptada no interior do próprio terminal de passageiros.
- Construção de edificação da SESCINC com 150m².
- Aquisição de Caminhão de Combate a Incêndio para a categoria requerida.
- Elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto, a fim de

garantir a sua preservação de usos incompatíveis com a atividade aeronáutica, incorporando as diretrizes da Portaria nº 256 GC5 de 13mai2011.

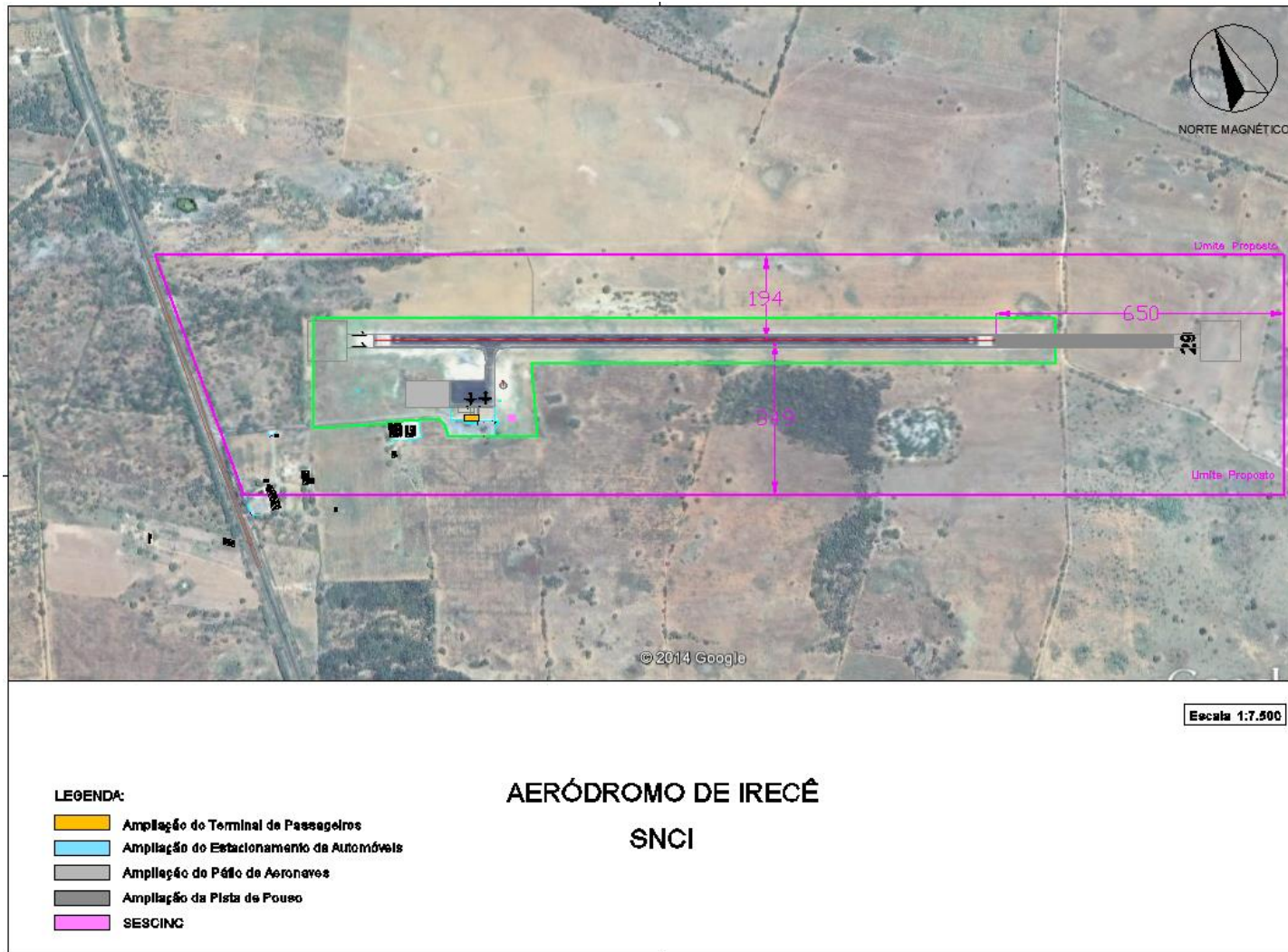
De 2020 a 2025

- Ampliação da pista de pouso em 394m passando dos atuais 1.406m para 1.800m.
- Construção de RESA em ambas as cabeceiras, com 90m x 90m.
- Construção de balizamento noturno na área ampliada da pista de pouso.

Quadro 10 - Investimentos Irecê

PREVISÃO DE INVESTIMENTO	AERÓDROMO IRECÊ					
GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	2015-2020	2020-2025	2025-2035	TOTAL (R\$)
ÁREA DE MOVIMENTO	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	2.035.888,00	4.278.840,00	-	6.314.728,00
		reforço	3.661.224,00	-	-	3.661.224,00
		RESA	-	2.689.200,00	-	2.689.200,00
	Pista de Táxi	implantação	-	-	-	-
		reforço	139.500,00	-	-	139.500,00
	Pátio de Aeronaves	ampliação	-	-	-	-
		reforço	548.700,00	-	-	548.700,00
	SUBTOTAL		6.385.312,00	6.968.040,00	-	13.353.352,00
TERMINAL DE PASSAGEIROS	Terminal de Passageiros	ampliação	867.720,00	-	-	867.720,00
	Estacionamento	ampliação	-	-	-	-
	SUBTOTAL		867.720,00	-	-	867.720,00
PROTEÇÃO AO VÔO	Equipamentos	instalação/equip	-	-	-	-
	Edificação	construção	30.000,00	-	-	30.000,00
	Balizamento noturno	instalação/equip	1.687.200,00	472.800,00	-	2.160.000,00
	SUBTOTAL		1.717.200,00	472.800,00	-	2.190.000,00
SERVIÇO DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO	Equipamentos	equipamentos	1.500.000,00	-	-	1.500.000,00
	Edificação	construção	150.000,00	-	-	150.000,00
	SUBTOTAL		1.650.000,00	-	-	1.650.000,00
SISTEMAS COMPLEMENTARES	Infraestrutura básica	construção	912.023,20	744.084,00	-	1.656.107,20
	Obras complementares	construção	364.809,28	-	-	364.809,28
	Paisagismo urbanização	construção	86.772,00	-	-	86.772,00
	SUBTOTAL		1.363.604,48	744.084,00	-	2.107.688,48
ENGENHARIA	Estudos projetos fiscalização	execução	599.191,82	409.246,20	-	1.008.438,02
	SUBTOTAL		599.191,82	409.246,20	-	1.008.438,02
TOTAL			12.583.028,30	8.594.170,20	-	21.177.198,50

Figura 5 - Aeródromo Irecê



1.1.6 TEIXEIRA DE FREITAS - SNTF

Quadro 11 - Resumo Teixeira de Freitas

AERÓDROMO TEIXEIRA DE FREITAS				
CLASSIFICAÇÃO:		Regional		
CÓDIGO ATUAL / PROPOSTO:		2 / 3		
TIPO DE AVIAÇÃO:		Médio porte		
LOCALIZAÇÃO:		Sitio atual		
ÁREA PATRIMONIAL ATUAL (ha):		35		
ÁREA PATRIMONIAL FUTURA (ha):		88		
PREVISÕES		2015	2020	2025
GRUPO DE AERONAVE:		3	3	3
TIPO DE OPERAÇÃO:		VFR	VFR	VFR
ÁREA DE MOVIMENTO				
PISTA	Comprimento (m)	1.460	1.600	1.600
	Largura (m)	30	30	30
SAÍDA	Comprimento (m)	96	70	70
	Largura (m)	17	17	17
PÁTIO	Área (m ²)	5782	9840	9840
	Comprimento (m)	98	120	120
	Largura (m)	59	82	82
REVESTIMENTO:		Asfalto	Asfalto	Asfalto
SUPORTE (PCN):		31	31	31
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m ²)		620	620	620
ESTAC. DE VEÍCULOS (m ²)		1025	1875	1875
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA A/C	EPTA A/C	EPTA A/C
ILUMINAÇÃO		BN	BN	BN
ÁREA EDIFICADA (m ²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		3	3	3

TEIXEIRA DE FREITAS - SNTF

O Aeródromo de Teixeira de Freitas foi incluído no Sistema Estadual de Aeroportos devido ao potencial socioeconômico desta localidade no contexto estadual e pelo potencial de operação com transporte aéreo regular durante o horizonte de planejamento. Foi classificado como regional.

O planejamento deste PAEBA prevê que os aeroportos classificados como Regional, sejam dotados de operação IFR.

Para esse tipo de operação, no Aeroporto Teixeira de Freitas, há que se desativar inteiramente as instalações existentes, por serem consideradas obstáculos à operação IFR. Uma nova área terminal deverá ser construída, contendo novo pátio, novo terminal de passageiros e novo estacionamento de automóveis.

Este planejamento propõe a ampliação da área patrimonial e reserva de espaços para possíveis construções futuras para operação IFR.

Os dados de investimento a seguir, consideram operação VFR.

ATIVIDADES:

De 2015 a 2020

- Ampliação da área patrimonial passando dos atuais 35 hectares para 88 hectares.
- Elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto, a fim de garantir a sua preservação de usos incompatíveis com a atividade aeronáutica, incorporando as diretrizes da Portaria nº 256 GC5 de 13mai2011.
- Ampliação do pátio de aeronaves passando dos atuais 5782m² para 9.840m².
- Construção de EPTA com 15m², podendo ser adaptada no interior do próprio terminal de passageiros.
- Instalação dos equipamentos da EPTA.
- Ampliação do terminal de passageiros em 160m² passando dos atuais 460m² para 620m², conforme tipologia de Grupo 3, apresentada no Anexo 2.

De 2015 a 2020

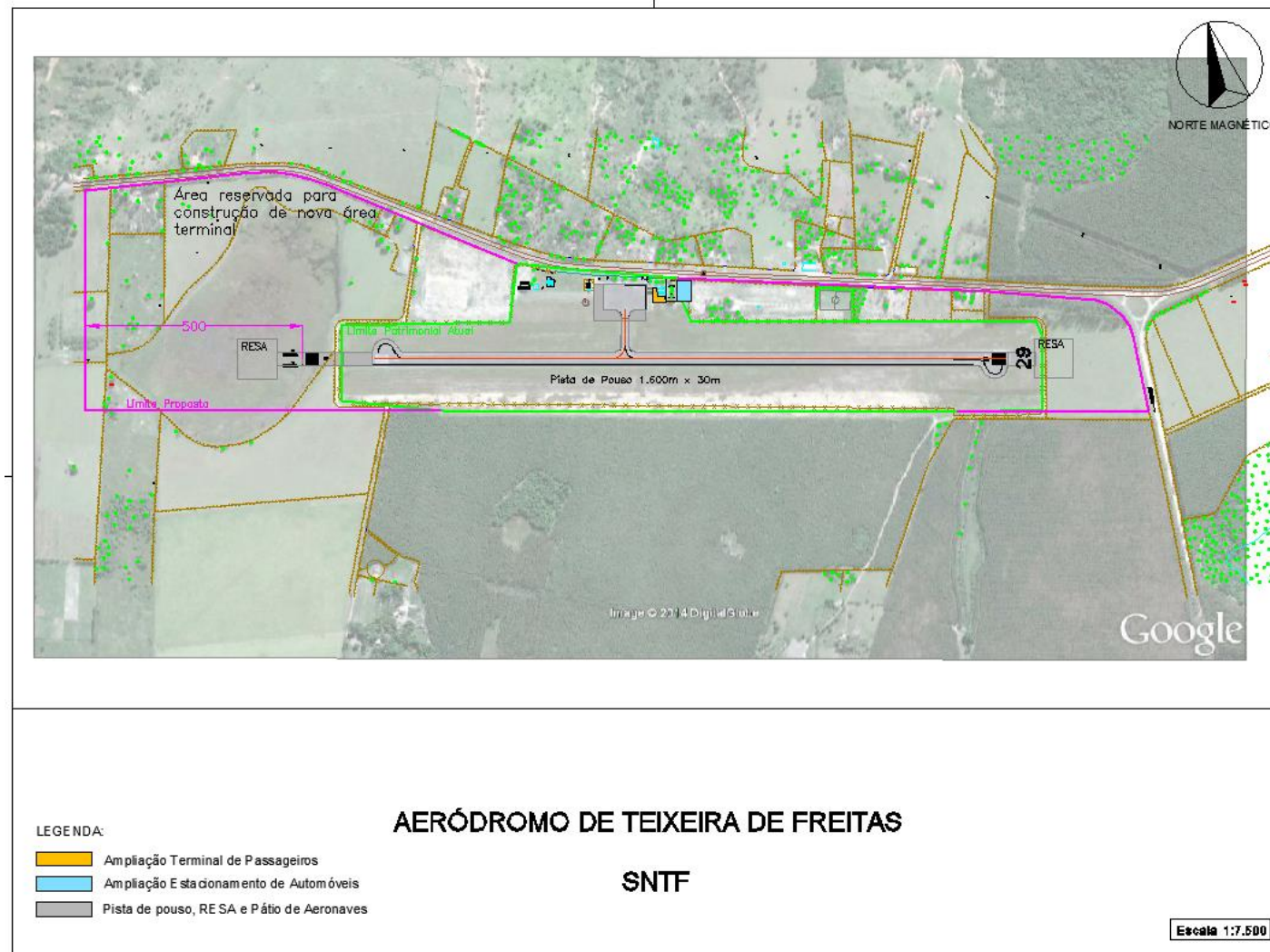
- Ampliação da pista de pouso em 140m, passando dos atuais 1.460m para 1.600m.
- Implantação de sistema de balizamento na ampliação da pista de pouso.
- Implantação de RESA em ambas as cabeceiras, com 90m x 90m.

TEIXEIRA DE FREITAS - SNTF

Quadro 12 - Investimentos Teixeira de Freitas

PREVISÃO DE INVESTIMENTO	AERÓDROMO TEIXEIRA DE FREITAS					
GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	2015-2020	2020-2025	2025-2035	TOTAL (R\$)
ÁREA DE MOVIMENTO	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	-	1.520.400,00	-	1.520.400,00
		reforço	-	-	-	-
		RESA	-	2.689.200,00	-	2.689.200,00
	Pista de Táxi	implantação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	ampliação	1.468.996,00	-	-	1.468.996,00
		reforço	-	-	-	-
	SUBTOTAL		1.468.996,00	4.209.600,00	-	5.678.596,00
TERMINAL DE PASSAGEIROS	Terminal de Passageiros	ampliação	320.000,00	-	-	320.000,00
	Estacionamento	ampliação	-	-	-	-
	SUBTOTAL		320.000,00	-	-	320.000,00
PROTEÇÃO AO VÔO	Equipamentos	instalação/equip	1,00	-	-	1,00
	Edificação	construção	30.000,00	-	-	30.000,00
	Balizamento noturno	instalação/equip	-	280,00	-	280,00
	SUBTOTAL		30.001,00	280,00	-	30.281,00
SERVIÇO DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO	Equipamentos	equipamentos	-	-	-	-
	Edificação	construção	-	-	-	-
	SUBTOTAL		-	-	-	-
SISTEMAS COMPLEMENTARES	Infraestrutura básica	construção	181.899,70	420.988,00	-	602.887,70
	Obras complementares	construção	72.759,88	-	-	72.759,88
	Paisagismo urbanização	construção	32.000,00	-	-	32.000,00
	SUBTOTAL		286.659,58	420.988,00	-	707.647,58
ENGENHARIA	Estudos projetos fiscalização	execução	105.282,83	231.543,40	-	336.826,23
	SUBTOTAL		105.282,83	231.543,40	-	336.826,23
TOTAL			2.210.939,41	4.862.411,40	-	7.073.350,81

Figura 6 - Aeródromo Teixeira de Freitas



1.1.7 VITORIA DA CONQUISTA – SBQV

Quadro 13 - Resumo Vitória da Conquista

AERÓDROMO VITORIA DA CONQUISTA				
CLASSIFICAÇÃO:		Regional		
CÓDIGO ATUAL / PROPOSTO:		3 / 3		
TIPO DE AVIAÇÃO:		Médio porte		
LOCALIZAÇÃO:		Sitio atual		
ÁREA PATRIMONIAL ATUAL (ha):		75		
ÁREA PATRIMONIAL FUTURA (ha):		75		
PREVISÕES		2015	2020	2025
GRUPO DE AERONAVE:		3	3	3
TIPO DE OPERAÇÃO:		VFR	VFR	VFR
ÁREA DE MOVIMENTO				
PISTA	Comprimento (m)	1.775	1.775	1.775
	Largura (m)	30	30	30
SAÍDA	Comprimento (m)	205	205	205
	Largura (m)	14	14	14
PÁTIO	Área (m ²)	8220	8220	8220
	Comprimento (m)	137	137	137
	Largura (m)	60	60	60
REVESTIMENTO:		Asfalto	Asfalto	Asfalto
SUPORTE (PCN):		10	10	10
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m ²)		216	216	216
ESTAC. DE VEÍCULOS (m ²)		3800	3800	3800
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA A/C	EPTA A/C	EPTA A/C
ILUMINAÇÃO		BN	BN	BN
ÁREA EDIFICADA (m ²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		3	3	3

VITORIA DA CONQUISTA - SBQV

O Aeródromo de Vitória da Conquista foi incluído no Sistema Estadual de Aeroportos devido ao potencial socioeconômico desta localidade no contexto estadual. Foi classificado como regional.

Já existe a definição e construção de um novo aeroporto no mesmo município, em substituição a este.

O atual aeroporto está circundado pela malha urbana e, não tem como operar em condições IFR.

Atualmente já existe uma pista com 1.775m de comprimento e não possui RESA.

Este planejamento propõe a redução do comprimento da pista, para 1.600m de forma a comportar a construção de RESA em ambas as cabeceiras, no interior do sítio atual, sem desapropriações.

Dessa forma o aeroporto fica adequado às normas vigentes, para operação VFR.

As demais instalações existentes são suficientes para o atendimento da demanda até que o novo aeroporto seja concluído.

ATIVIDADES:

De 2015 a 2020

- redução do comprimento da pista para 1.600m e construção de RESA em ambas as cabeceiras.

VITORIA DA CONQUISTA - SBQV

Quadro 14 - Investimentos Vitória da Conquista

PREVISÃO DE INVESTIMENTO	AERÓDROMO VITORIA DA CONQUISTA					
GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	2015-2020	2020-2025	2025-2035	TOTAL (R\$)
ÁREA DE MOVIMENTO	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
		RESA	1.344.600,00	-	-	1.344.600,00
	Pista de Táxi	implantação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	ampliação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
	SUBTOTAL		1.344.600,00	-	-	1.344.600,00
TERMINAL DE PASSAGEIROS	Terminal de Passageiros	ampliação	-	-	-	-
	Estacionamento	ampliação	-	-	-	-
	SUBTOTAL		-	-	-	-
PROTEÇÃO AO VÔO	Equipamentos	instalação/equip	-	-	-	-
	Edificação	construção	-	-	-	-
	Balizamento noturno	instalação/equip	-	-	-	-
	SUBTOTAL		-	-	-	-
SERVIÇO DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO	Equipamentos	equipamentos	-	-	-	-
	Edificação	construção	-	-	-	-
	SUBTOTAL		-	-	-	-
SISTEMAS COMPLEMENTARES	Infraestrutura básica	construção	134.460,00	-	-	134.460,00
	Obras complementares	construção	53.784,00	-	-	53.784,00
	Paisagismo urbanização	construção	-	-	-	-
	SUBTOTAL		188.244,00	-	-	188.244,00
ENGENHARIA	Estudos projetos fiscalização	execução	76.642,20	-	-	76.642,20
	SUBTOTAL		76.642,20	-	-	76.642,20
TOTAL			1.609.486,20	-	-	1.609.486,20

Figura 7 - Aeródromo Vitória da Conquista



1.2 DESENVOLVIMENTO DOS AEROPORTOS TURÍSTICOS

1.2.1 CANAVIEIRAS - SNED

Quadro 15 - Resumo Canavieiras

AERÓDROMO CANAVIEIRAS				
CLASSIFICAÇÃO:		Turístico		
CÓDIGO ATUAL / PROPOSTO:		3 / 3		
TIPO DE AVIAÇÃO:		Pequeno porte		
LOCALIZAÇÃO:		Sitio atual		
ÁREA PATRIMONIAL ATUAL (ha):		40		
ÁREA PATRIMONIAL FUTURA (ha):		79		
PREVISÕES		2015	2020	2025
GRUPO DE AERONAVE:		1	1	1
TIPO DE OPERAÇÃO:		VFR	VFR	VFR
ATIVIDADES:				
ÁREA DE MOVIMENTO				
PISTA	Comprimento (m)	1.344	1.344	1.344
	Largura (m)	30	30	30
SAÍDA	Comprimento (m)	103	103	103
	Largura (m)	15	15	15
PÁTIO	Área (m ²)	3850	3850	3850
	Comprimento (m)	77	77	77
	Largura (m)	50	50	50
REVESTIMENTO:		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN):		35	35	35
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m ²)		125	125	125
ESTAC. DE VEÍCULOS (m ²)		1.320	1.320	1.320
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA A/C	EPTA A/C	EPTA A/C
ILUMINAÇÃO				
ÁREA EDIFICADA (m ²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		0	0	0

CANAVIEIRAS - SNED

PAEBahia 2014- PLANO AEROVIÁRIO DO ESTADO DA BAHIA

O Aeródromo de Canavieiras foi incluído no Sistema Estadual de Aeroportos devido ao potencial turístico da região e foi classificado como Turístico.

ATIVIDADES:

De 2015 a 2020

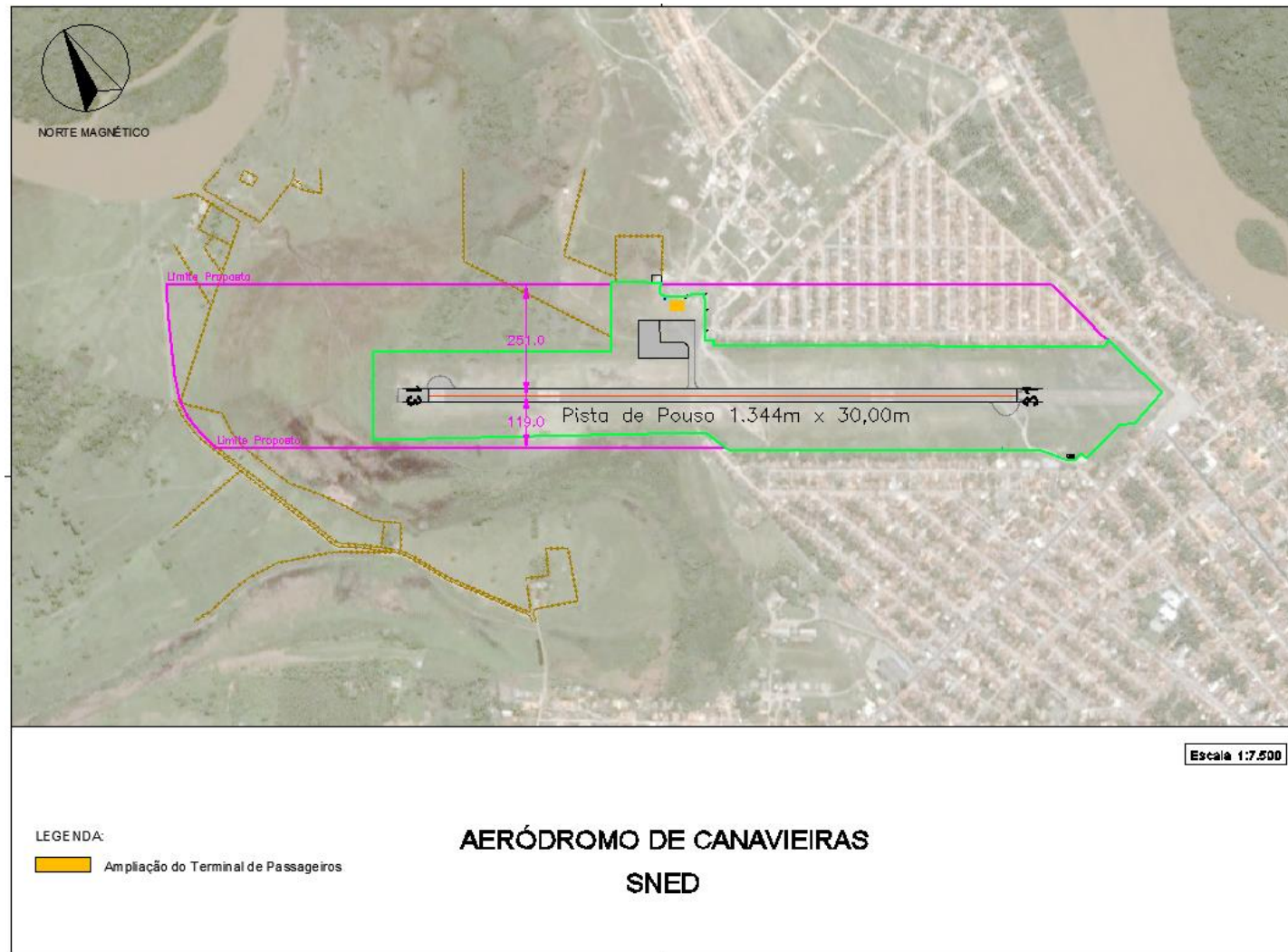
- Ampliação da área patrimonial, passando dos atuais 40 hectares, para 19 hectares.
- Elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto, a fim de garantir a sua preservação de usos incompatíveis com a atividade aeronáutica, incorporando as diretrizes da Portaria nº 256 GC5 de 13mai2011.
- Construção de RESA e, ambas as cabeceiras, com 90m x 90m.
- Construção do terminal de passageiros com 125m², conforme tipologia de Grupo 1, apresentada no Anexo 2.
- Construção de EPTA com 15m², podendo ser adaptada no interior do próprio terminal de passageiros.
- Instalação de equipamentos da EPTA.

CANAVIEIRAS – SNED

Quadro 16 - Investimentos Canavieiras

PREVISÃO DE INVESTIMENTO	AERÓDROMO CANAVIEIRAS					
GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	2015-2020	2020-2025	2025-2035	TOTAL (R\$)
ÁREA DE MOVIMENTO	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
		RESA	2.689.200,00	-	-	2.689.200,00
	Pista de Táxi	implantação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	ampliação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
	SUBTOTAL		2.689.200,00	-	-	2.689.200,00
TERMINAL DE PASSAGEIROS	Terminal de Passageiros	ampliação	250.000,00	-	-	250.000,00
	Estacionamento	ampliação	-	-	-	-
	SUBTOTAL		250.000,00	-	-	250.000,00
PROTEÇÃO AO VÔO	Equipamentos	instalação/equip	30.000,00	-	-	30.000,00
	Edificação	construção	30.000,00	-	-	30.000,00
	Balizamento noturno	instalação/equip	-	-	-	-
	SUBTOTAL		60.000,00	-	-	60.000,00
SERVIÇO DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO	Equipamentos	equipamentos	-	-	-	-
	Edificação	construção	-	-	-	-
	SUBTOTAL		-	-	-	-
SISTEMAS COMPLEMENTARES	Infraestrutura básica	construção	299.920,00	-	-	299.920,00
	Obras complementares	construção	119.968,00	-	-	119.968,00
	Paisagismo urbanização	construção	25.000,00	-	-	25.000,00
	SUBTOTAL		444.888,00	-	-	444.888,00
ENGENHARIA	Estudos projetos fiscalização	execução	172.204,40	-	-	172.204,40
	SUBTOTAL		172.204,40	-	-	172.204,40
TOTAL			3.616.292,40	-	-	3.616.292,40

Figura 8 - Aeródromo Canaveiras



1.2.2 CARAVELAS - SBCV

Quadro 17 - Resumo Caravelas

AERÓDROMO CARAVELAS				
CLASSIFICAÇÃO:		Turístico		
CÓDIGO ATUAL / PROPOSTO:		3 / 3		
TIPO DE AVIAÇÃO:		Médio porte		
LOCALIZAÇÃO:		Sitio atual		
ÁREA PATRIMONIAL ATUAL (ha):		470		
ÁREA PATRIMONIAL FUTURA (ha):		470		
PREVISÕES		2015	2020	2025
GRUPO DE AERONAVE:		3	3	3
TIPO DE OPERAÇÃO:		IFR	IFR	IFR
ÁREA DE MOVIMENTO				
PISTA	Comprimento (m)	1.530	1.530	1.800
	Largura (m)	50	50	50
SAÍDA	Comprimento (m)	120	120	120
	Largura (m)	18	18	18
PÁTIO	Área (m ²)	17000	17000	17000
	Comprimento (m)	145	145	145
	Largura (m)	93	93	93
REVESTIMENTO:		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN):		32	32	32
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m ²)		620	620	620
ESTAC. DE VEÍCULOS (m ²)		800	800	800
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA A/C	EPTA A/C	EPTA A/C
ILUMINAÇÃO		BN	BN	BN
ÁREA EDIFICADA (m ²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		3	3	3

CARAVELAS - SBCV

O Aeródromo de Caravelas foi incluído no Sistema Estadual de Aeroportos devido ao potencial turístico da região e foi classificado como Turístico.

ATIVIDADES:

De 2015 a 2020

- ampliação do terminal de passageiros em 304m², passando dos atuais 316m² para 620m², conforme tipologia de Grupo 3, apresentada no Anexo 2.
- ampliação do estacionamento de automóveis em 69m², passando dos atuais 731m² para 800m².
- Construção de RESA e, ambas as cabeceiras, com 90m x 90m.
- Instalação de balizamento noturno na pistas 06/24.
- Instalação de balizamento luminoso nas pistas de rolamento de acesso do pátio de aeronaves à pista 06/24.
- Construção de EPTA com 15m², podendo ser adaptada no interior do próprio terminal de passageiros.
- Instalação de equipamentos da EPTA.
- Construção de Edificação da SESCINC com 150m².
- Aquisição de Carro de Combate a Incêndio.

De 2025 a 2035

- Ampliação da pista de pouso 06/24 para 1.800m.
- Instalação de balizamento luminoso na ampliação da pista de pouso.

CARAVELAS - SBCV

Quadro 18 - Investimento Caravelas

PREVISÃO DE INVESTIMENTO	AERÓDROMO CARAVELAS					
GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	2015-2020	2020-2025	2025-2035	TOTAL (R\$)
ÁREA DE MOVIMENTO	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	-	-	4.887.000,00	4.887.000,00
		reforço	-	-	-	-
		RESA	2.689.200,00	-	-	2.689.200,00
	Pista de Táxi	implantação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	ampliação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
	SUBTOTAL		2.689.200,00	-	4.887.000,00	7.576.200,00
TERMINAL DE PASSAGEIROS	Terminal de Passageiros	ampliação	607.200,00	-	-	607.200,00
	Estacionamento	ampliação	11.412,50	-	-	11.412,50
	SUBTOTAL		618.612,50	-	-	618.612,50
PROTEÇÃO AO VÔO	Equipamentos	instalação/equip	1,00	-	-	1,00
	Edificação	construção	30.000,00	-	-	30.000,00
	Balizamento noturno	instalação/equip	3.960.000,00	-	324.000,00	4.284.000,00
	SUBTOTAL		3.990.001,00	-	324.000,00	4.314.001,00
SERVIÇO DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO	Equipamentos	equipamentos	1.500.000,00	-	-	1.500.000,00
	Edificação	construção	150.000,00	-	-	150.000,00
	SUBTOTAL		1.650.000,00	-	-	1.650.000,00
SISTEMAS COMPLEMENTARES	Infraestrutura básica	construção	744.781,35	-	521.100,00	1.265.881,35
	Obras complementares	construção	297.912,54	-	-	297.912,54
	Paisagismo urbanização	construção	61.861,25	-	-	61.861,25
	SUBTOTAL		1.104.555,14	-	521.100,00	1.625.655,14
ENGENHARIA	Estudos projetos fiscalização	execução	502.618,43	-	286.605,00	789.223,43
	SUBTOTAL		502.618,43	-	286.605,00	789.223,43
TOTAL			10.554.987,07	-	6.018.705,00	16.573.692,07

Figura 9 - Aeródromo Caravelas



1.2.3 CORRENTINA - SNTY

Quadro 19 - Resumo Correntina

AERÓDROMO CORRENTINA				
CLASSIFICAÇÃO:		Turístico		
CÓDIGO ATUAL / PROPOSTO:		2 / 2		
TIPO DE AVIAÇÃO:		Pequeno porte		
LOCALIZAÇÃO:		Sitio atual		
ÁREA PATRIMONIAL ATUAL (ha):		22		
ÁREA PATRIMONIAL FUTURA (ha):		91		
PREVISÕES		2015	2020	2025
GRUPO DE AERONAVE:		1	1	1
TIPO DE OPERAÇÃO:		VFR	VFR	VFR
ATIVIDADES:				
ÁREA DE MOVIMENTO				
PISTA	Comprimento (m)	1.200	1.200	1.200
	Largura (m)	24	24	24
SAÍDA	Comprimento (m)	50	50	50
	Largura (m)	20	20	20
PÁTIO	Área (m ²)	4800	4800	4800
	Comprimento (m)	80	80	80
	Largura (m)	60	60	60
REVESTIMENTO:		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN):		8	8	8
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m ²)		125	125	125
ESTAC. DE VEÍCULOS (m ²)		350	350	350
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA A/C	EPTA A/C	EPTA A/C
ILUMINAÇÃO				
ÁREA EDIFICADA (m ²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		0	0	0

CORRENTINA - SNTY

O Aeródromo de Correntina foi incluído no Sistema Estadual de Aeroportos devido ao potencial turístico da região e foi classificado como Turístico.

ATIVIDADES:

De 2015 a 2020

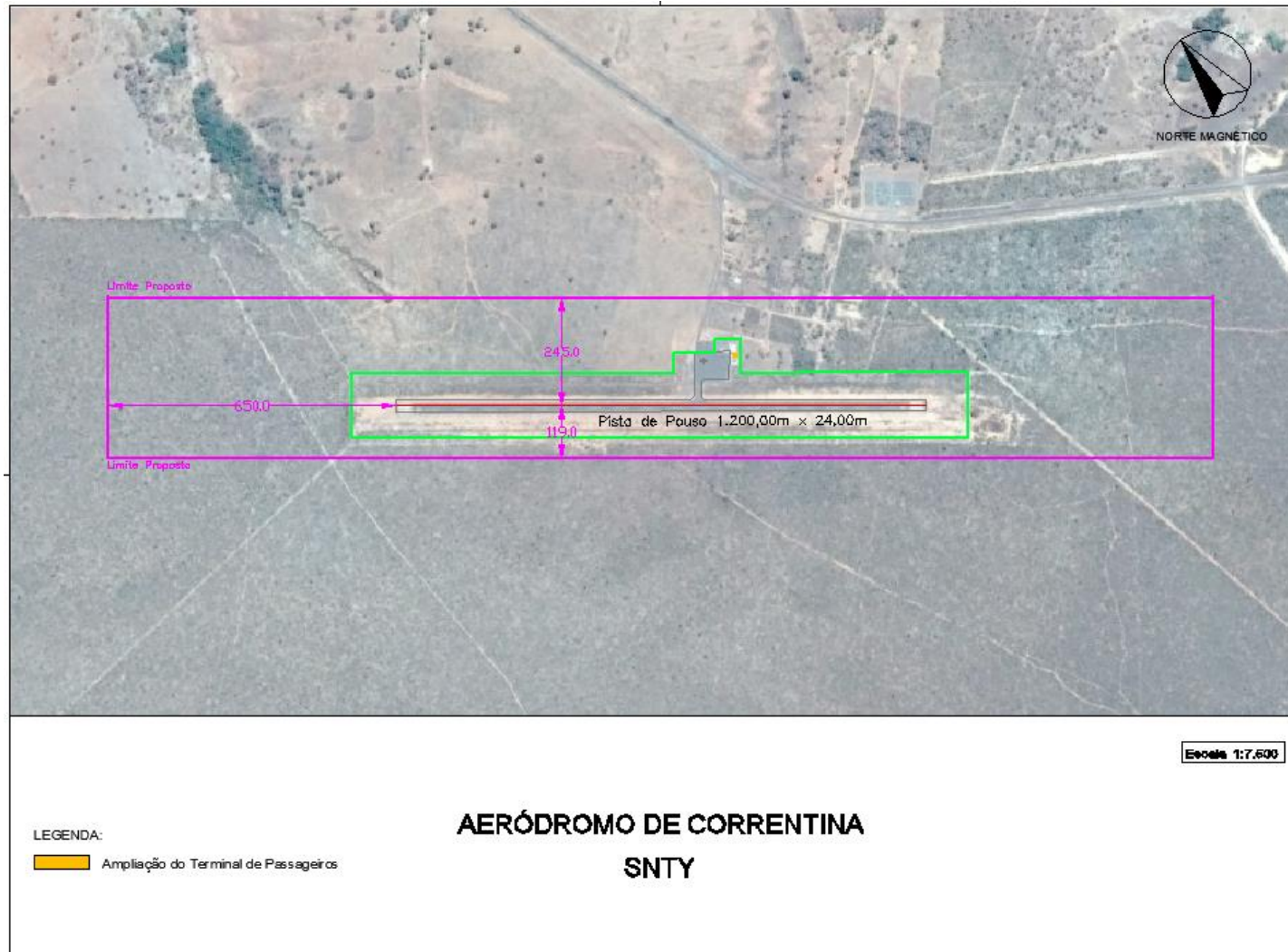
- Ampliação da área patrimonial passando dos atuais 22hectares para 91 hectares.
- Elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto, a fim de garantir a sua preservação de usos incompatíveis com a atividade aeronáutica, incorporando as diretrizes da Portaria nº 256 GC5 de 13mai2011.
- Ampliação do terminal de passageiros em 48m² passando dos atuais 77m² para125m², conforme tipologia de Grupo 1, apresentada no Anexo 2.
- Construção de EPTA com 15m², podendo ser adaptada no interior do próprio terminal de passageiros.
- Instalação de equipamentos da EPTA.

CORRENTINA – SNTY

Quadro 20 - Investimento Correntina

PREVISÃO DE INVESTIMENTO	AERÓDROMO CORRENTINA					
GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	2015-2020	2020-2025	2025-2035	TOTAL (R\$)
ÁREA DE MOVIMENTO	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
		RESA	-	-	-	-
	Pista de Táxi	implantação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	ampliação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
SUBTOTAL			-	-	-	-
TERMINAL DE PASSAGEIROS	Terminal de Passageiros	ampliação	96.600,00	-	-	96.600,00
	Estacionamento	ampliação	-	-	-	-
	SUBTOTAL			96.600,00	-	-
PROTEÇÃO AO VÔO	Equipamentos	instalação/equip	30.000,00	-	-	30.000,00
	Edificação	construção	30.000,00	-	-	30.000,00
	Balizamento noturno	instalação/equip	-	-	-	-
	SUBTOTAL			60.000,00	-	-
SERVIÇO DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO	Equipamentos	equipamentos	-	-	-	-
	Edificação	construção	-	-	-	-
	SUBTOTAL			-	-	-
SISTEMAS COMPLEMENTARES	Infraestrutura básica	construção	15.660,00	-	-	15.660,00
	Obras complementares	construção	6.264,00	-	-	6.264,00
	Paisagismo urbanização	construção	9.660,00	-	-	9.660,00
	SUBTOTAL			31.584,00	-	-
ENGENHARIA	Estudos projetos fiscalização	execução	9.409,20	-	-	9.409,20
	SUBTOTAL			9.409,20	-	-
TOTAL			197.593,20	-	-	197.593,20

Figura 10 - Aeródromo Correntina



1.2.4 ESPLANADA - SNES

Quadro 21 - Resumo Esplanada

AERÓDROMO ESPLANADA				
CLASSIFICAÇÃO:		Turístico		
CÓDIGO ATUAL / PROPOSTO:		2 / 2		
TIPO DE AVIAÇÃO:		Pequeno porte		
LOCALIZAÇÃO:		Sitio atual		
ÁREA PATRIMONIAL ATUAL (ha):		99		
ÁREA PATRIMONIAL FUTURA (ha):		50		
PREVISÕES		2015	2020	2025
GRUPO DE AERONAVE:		1	1	1
TIPO DE OPERAÇÃO:		VFR	VFR	VFR
ÁREA DE MOVIMENTO				
PISTA	Comprimento (m)	1.200	1.200	1.200
	Largura (m)	23	23	23
SAÍDA	Comprimento (m)	170	170	170
	Largura (m)	20	20	20
PÁTIO	Área (m ²)	7.350	7350	7350
	Comprimento (m)	70	70	70
	Largura (m)	105	105	105
REVESTIMENTO:		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN):		7	7	7
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m ²)		125	125	125
ESTAC. DE VEÍCULOS (m ²)		350	350	350
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA A/C	EPTA A/C	EPTA A/C
ILUMINAÇÃO		-	-	-
ÁREA EDIFICADA (m ²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		-	-	-

ESPLANADA - SNES

O Aeródromo de Esplanada foi incluído no Sistema Estadual de Aeroportos devido ao potencial turístico da região e foi classificado como Turístico.

ATIVIDADES:

O Aeródromo de Esplanada possui uma área patrimonial muito grande e mal distribuída em relação às instalações existentes. A área patrimonial necessária para o adequado desenvolvimento futuro do aeródromo é de 50 hectares.

As áreas excedentes podem, então, ser utilizadas como permuta para a aquisição das áreas necessárias para o aeródromo.

A pista de pouso, atualmente com 1.320m de comprimento possui a cabeceira 08 muito próxima do limite patrimonial e das instalações em seu entrono.

A cabeceira 08 deve ser deslocada em 120m, reduzindo o comprimento efetivo da pista para 1.200m, eliminando assim as restrições operacionais na cabeceira 08.

De 2015 a 2020

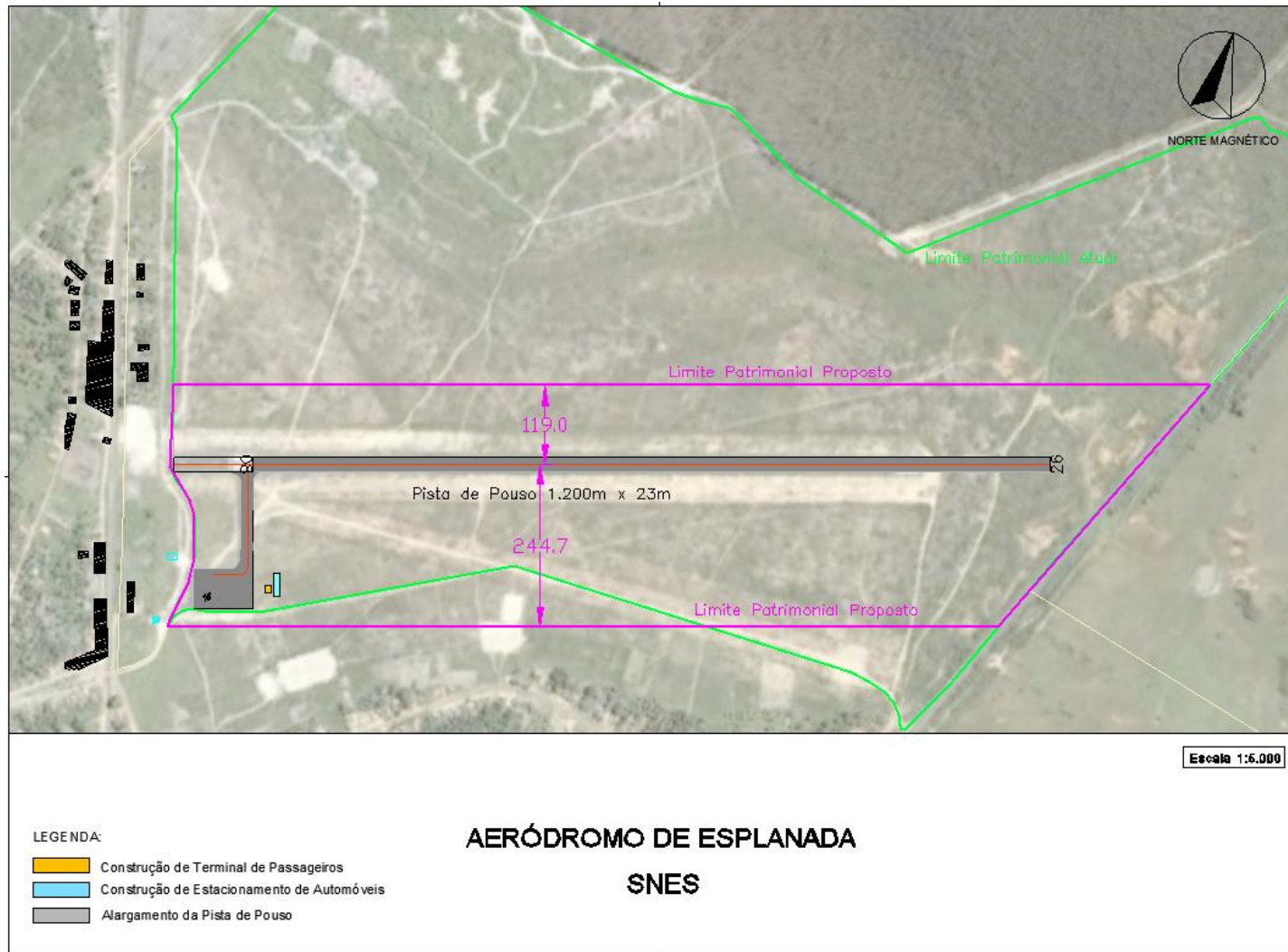
- Adequação da área patrimonial, com permuta das áreas excedentes, deixando o aeródromo com área de 50hectares.
- Elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto, a fim de garantir a sua preservação de usos incompatíveis com a atividade aeronáutica, incorporando as diretrizes da Portaria nº 256 GC5 de 13mai2011.
- Deslocamento da cabeceira 08 em 120m.
- Alargamento da pista de pouso em 2m, passando dos atuais 21m para 23m de largura.
- Construção do terminal de passageiros com 125m², conforme tipologia de Grupo 1, apresentada no Anexo 2.
- Construção de estacionamento de automóveis com 350m².
- Construção de EPTA com 15m², podendo ser adaptada no interior do próprio terminal de passageiros.

ESPLANADA – SNES

Quadro 22 - Investimentos Esplanada

PREVISÃO DE INVESTIMENTO	AERÓDROMO ESPLANADA					
GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	2015-2020	2020-2025	2025-2035	TOTAL (R\$)
ÁREA DE MOVIMENTO	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	868.800,00	-	-	868.800,00
		reforço	-	-	-	-
		RESA	-	-	-	-
	Pista de Táxi	implantação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	ampliação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
	SUBTOTAL		868.800,00	-	-	868.800,00
TERMINAL DE PASSAGEIROS	Terminal de Passageiros	ampliação	250.000,00	-	-	250.000,00
	Estacionamento	ampliação	58.100,00	-	-	58.100,00
	SUBTOTAL		308.100,00	-	-	308.100,00
PROTEÇÃO AO VÔO	Equipamentos	instalação/equip	30.000,00	-	-	30.000,00
	Edificação	construção	30.000,00	-	-	30.000,00
	Balizamento noturno	instalação/equip	-	-	-	-
	SUBTOTAL		60.000,00	-	-	60.000,00
SERVIÇO DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO	Equipamentos	equipamentos	-	-	-	-
	Edificação	construção	-	-	-	-
	SUBTOTAL		-	-	-	-
SISTEMAS COMPLEMENTARES	Infraestrutura básica	construção	123.690,00	-	-	123.690,00
	Obras complementares	construção	49.476,00	-	-	49.476,00
	Paisagismo urbanização	construção	30.810,00	-	-	30.810,00
	SUBTOTAL		203.976,00	-	-	203.976,00
ENGENHARIA	Estudos projetos fiscalização	execução	72.043,80	-	-	72.043,80
	SUBTOTAL		72.043,80	-	-	72.043,80
TOTAL			1.512.919,80	-	-	1.512.919,80

Figura 11 - Aeródromo de Esplanada



1.2.5 LENÇÓIS - SBLE

Quadro 23 - Resumo Lençóis

AERÓDROMO LENÇÓIS				
CLASSIFICAÇÃO:		Turístico		
CÓDIGO ATUAL / PROPOSTO:		3 / 3		
TIPO DE AVIAÇÃO:		Médio porte		
LOCALIZAÇÃO:		Sitio atual		
ÁREA PATRIMONIAL ATUAL (ha):		114		
ÁREA PATRIMONIAL FUTURA (ha):		214		
PREVISÕES		2015	2020	2025
GRUPO DE AERONAVE:		3	3	3
TIPO DE OPERAÇÃO:		IFR	IFR	IFR
ÁREA DE MOVIMENTO				
PISTA	Comprimento (m)	2.082	2.082	2.082
	Largura (m)	30	30	30
SAÍDA	Comprimento (m)	188,5	188,5	188,5
	Largura (m)	23	23	23
PÁTIO	Área (m ²)	16072	16072	16072
	Comprimento (m)	164	164	164
	Largura (m)	98	98	98
REVESTIMENTO:		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN):		44	44	44
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m ²)		1100	1100	1100
ESTAC. DE VEÍCULOS (m ²)		2465	2465	2465
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA A/C	EPTA A/C	EPTA A/C
ILUMINAÇÃO		BN	BN	BN
ÁREA EDIFICADA (m ²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		3	3	3

LENÇÓIS - SBLE

O Aeródromo de Lençóis foi incluído no Sistema Estadual de Aeroportos devido ao potencial socioeconômico e turístico da localidade no contexto estadual e por possuir potencial para operar com transporte aéreo regular durante o horizonte de planejamento. Foi classificado como Turístico.

ATIVIDADES:

De 2015 a 2020

- Ampliação da área patrimonial passando dos atuais 114 hectares para 214 hectares.
- Elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto, a fim de garantir a sua preservação de usos incompatíveis com a atividade aeronáutica, incorporando as diretrizes da Portaria nº 256 GC5 de 13mai2011.

Construção de RESA em ambas as cabeceiras, com 90m x 90m.

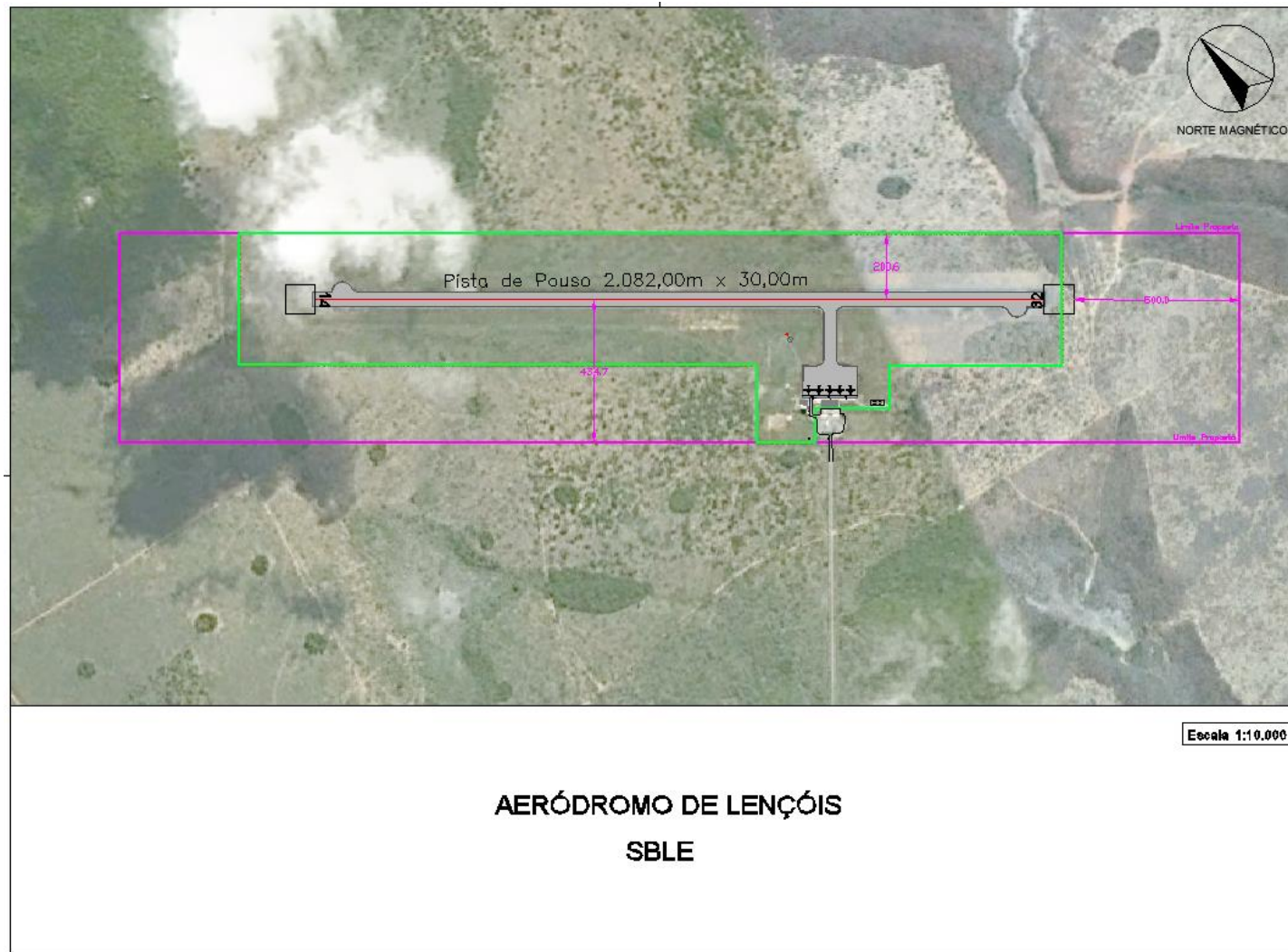
- Construção de EPTA com 15m², podendo ser adaptada no interior do próprio terminal de passageiros.
- Construção de edificação da SESCINC.

LENÇÓIS – SBLE

Quadro 24 - Investimentos Lençóis

PREVISÃO DE INVESTIMENTO	AERÓDROMO LENÇÓIS					
GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	2015-2020	2020-2025	2025-2035	TOTAL (R\$)
ÁREA DE MOVIMENTO	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
		RESA	2.689.200,00	-	-	2.689.200,00
	Pista de Táxi	implantação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	ampliação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
	SUBTOTAL			2.689.200,00	-	-
TERMINAL DE PASSAGEIROS	Terminal de Passageiros	ampliação	-	-	-	-
	Estacionamento	ampliação	-	-	-	-
	SUBTOTAL			-	-	-
PROTEÇÃO AO VÔO	Equipamentos	instalação/equip	1,00	-	-	1,00
	Edificação	construção	30.000,00	-	-	30.000,00
	Balizamento noturno	instalação/equip	-	-	-	-
	SUBTOTAL			30.001,00	-	-
SERVIÇO DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO	Equipamentos	equipamentos	-	-	-	-
	Edificação	construção	150.000,00	-	-	150.000,00
	SUBTOTAL			150.000,00	-	-
SISTEMAS COMPLEMENTARES	Infraestrutura básica	construção	286.920,10	-	-	286.920,10
	Obras complementares	construção	114.768,04	-	-	114.768,04
	Paisagismo urbanização	construção	-	-	-	-
	SUBTOTAL			401.688,14	-	-
ENGENHARIA	Estudos projetos fiscalização	execução	163.544,46	-	-	163.544,46
	SUBTOTAL			163.544,46	-	-
TOTAL			3.434.433,60	-	-	3.434.433,60

Figura 12 - Aeródromo de Lençóis



1.2.6 MARAÚ - SRNM

Quadro 25 - Resumo Marau

AERÓDROMO MARAÚ				
CLASSIFICAÇÃO:		Turístico		
CÓDIGO ATUAL / PROPOSTO:		1 / 2		
TIPO DE AVIAÇÃO:		Pequeno porte		
LOCALIZAÇÃO:		Sitio atual		
ÁREA PATRIMONIAL ATUAL (ha):		40		
ÁREA PATRIMONIAL FUTURA (ha):		79		
PREVISÕES		2015	2020	2025
GRUPO DE AERONAVE:		1	1	1
TIPO DE OPERAÇÃO:		VFR	VFR	VFR
ATIVIDADES:				
ÁREA DE MOVIMENTO				
PISTA	Comprimento (m)	1.200	1.200	1.200
	Largura (m)	23	23	23
SAÍDA	Comprimento (m)	35	35	35
	Largura (m)	15	15	15
PÁTIO	Área (m ²)	5.100	5100	5100
	Comprimento (m)	60	60	60
	Largura (m)	85	85	85
REVESTIMENTO:		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN):		6	6	6
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m ²)		125	125	125
ESTAC. DE VEÍCULOS (m ²)		350	350	350
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA A/C	EPTA A/C	EPTA A/C
ILUMINAÇÃO		-	-	-
ÁREA EDIFICADA (m ²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		-	-	-

MARAÚ - SRNM

O Aeródromo de Marau foi incluído no Sistema Estadual de Aeroportos devido ao potencial turístico da região e foi classificado como Turístico.

ATIVIDADES:

De 2015 a 2020

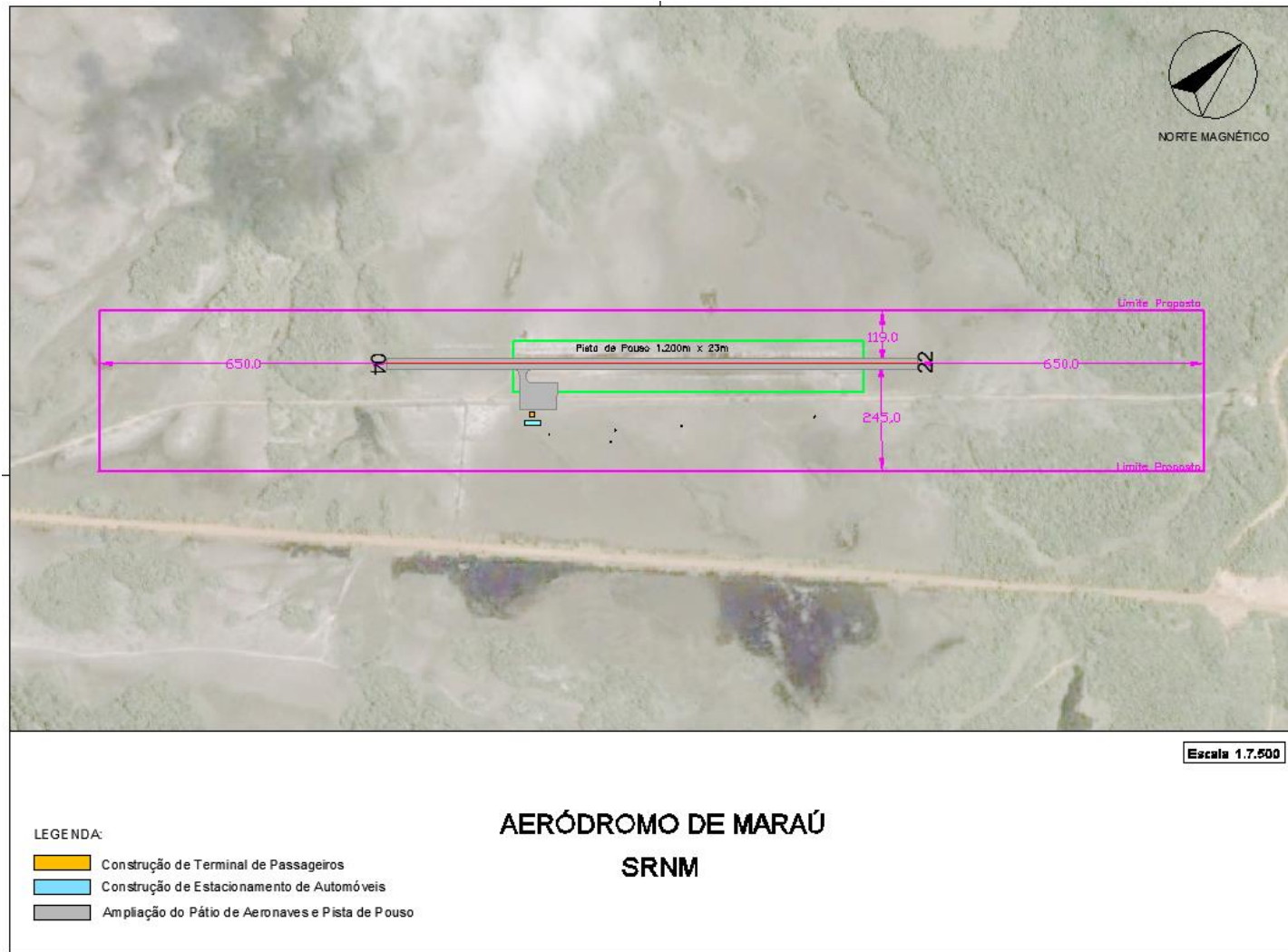
- Ampliação da área patrimonial dos atuais 9 hectares para 45 hectares.
- Elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto, a fim de garantir a sua preservação de usos incompatíveis com a atividade aeronáutica, incorporando as diretrizes da Portaria nº 256 GC5 de 13mai2011.
- Construção de nova pista de pouso, em pavimento asfáltico, com 1.200m de comprimento por 23 m de largura, sobre a atual pista não pavimentada.
- Construção de pista de rolamento com 75m x 15m.
- Construção de pátio de aeronaves com 60m x 85m.
- Construção de terminal de passageiros com 125m², conforme tipologia de Grupo 1, apresentada no Anexo 2.
- Construção de EPTA com 15m², podendo ser adaptada no interior do próprio terminal de passageiros.
- Construção de estacionamento de automóveis com 350m².
- Adequação de pista de acesso à nova área terminal.

MARAÚ – SRNM

Quadro 26 - Investimentos Maraú

PREVISÃO DE INVESTIMENTO	AERÓDROMO MARAÚ					
GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	2015-2020	2020-2025	2025-2035	TOTAL (R\$)
ÁREA DE MOVIMENTO	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	9.991.200,00	-	-	9.991.200,00
		reforço	-	-	-	-
		RESA	-	-	-	-
	Pista de Táxi	implantação	190.050,00	-	-	190.050,00
		reforço	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	ampliação	1.846.200,00	-	-	1.846.200,00
		reforço	-	-	-	-
	SUBTOTAL		12.027.450,00	-	-	12.027.450,00
TERMINAL DE PASSAGEIROS	Terminal de Passageiros	ampliação	250.000,00	-	-	250.000,00
	Estacionamento	ampliação	58.100,00	-	-	58.100,00
	SUBTOTAL		308.100,00	-	-	308.100,00
PROTEÇÃO AO VÔO	Equipamentos	instalação/equip	30.000,00	-	-	30.000,00
	Edificação	construção	30.000,00	-	-	30.000,00
	Balizamento noturno	instalação/equip	-	-	-	-
	SUBTOTAL		60.000,00	-	-	60.000,00
SERVIÇO DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO	Equipamentos	equipamentos	-	-	-	-
	Edificação	construção	-	-	-	-
	SUBTOTAL		-	-	-	-
SISTEMAS COMPLEMENTARES	Infraestrutura básica	construção	1.239.555,00	-	-	1.239.555,00
	Obras complementares	construção	495.822,00	-	-	495.822,00
	Paisagismo urbanização	construção	30.810,00	-	-	30.810,00
	SUBTOTAL		1.766.187,00	-	-	1.766.187,00
ENGENHARIA	Estudos projetos fiscalização	execução	708.086,85	-	-	708.086,85
	SUBTOTAL		708.086,85	-	-	708.086,85
TOTAL			14.869.823,85	-	-	14.869.823,85

Figura 13 - Aeródromo de Marau



1.2.7 MONTE SANTO - SSQP

Quadro 27 - Resumo Monte Santo

AERÓDROMO MONTE SANTO				
CLASSIFICAÇÃO:		Turístico		
CÓDIGO ATUAL / PROPOSTO:		3 / 2		
TIPO DE AVIAÇÃO:		Pequeno porte		
LOCALIZAÇÃO:		Sitio atual		
ÁREA PATRIMONIAL ATUAL (ha):		19		
ÁREA PATRIMONIAL FUTURA (ha):		78		
PREVISÕES		2015	2020	2025
GRUPO DE AERONAVE:		1	1	1
TIPO DE OPERAÇÃO:		VFR	VFR	VFR
ÁREA DE MOVIMENTO				
PISTA	Comprimento (m)	1.200	1.200	1.200
	Largura (m)	23	23	23
SAÍDA	Comprimento (m)	35	35	35
	Largura (m)	15	15	15
PÁTIO	Área (m ²)	5.100	5100	5100
	Comprimento (m)	85	85	85
	Largura (m)	60	60	60
REVESTIMENTO:		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN):		6	6	6
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m ²)		125	125	125
ESTAC. DE VEÍCULOS (m ²)		350	350	350
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA A/C	EPTA A/C	EPTA A/C
ILUMINAÇÃO		-	-	-
ÁREA EDIFICADA (m ²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		-	-	-

MONTE SANTO - SSQP

O Aeródromo de Monte Santo foi incluído no Sistema Estadual de Aeroportos devido ao potencial turístico da região e foi classificado como Turístico.

ATIVIDADES:

De 2015 a 2020

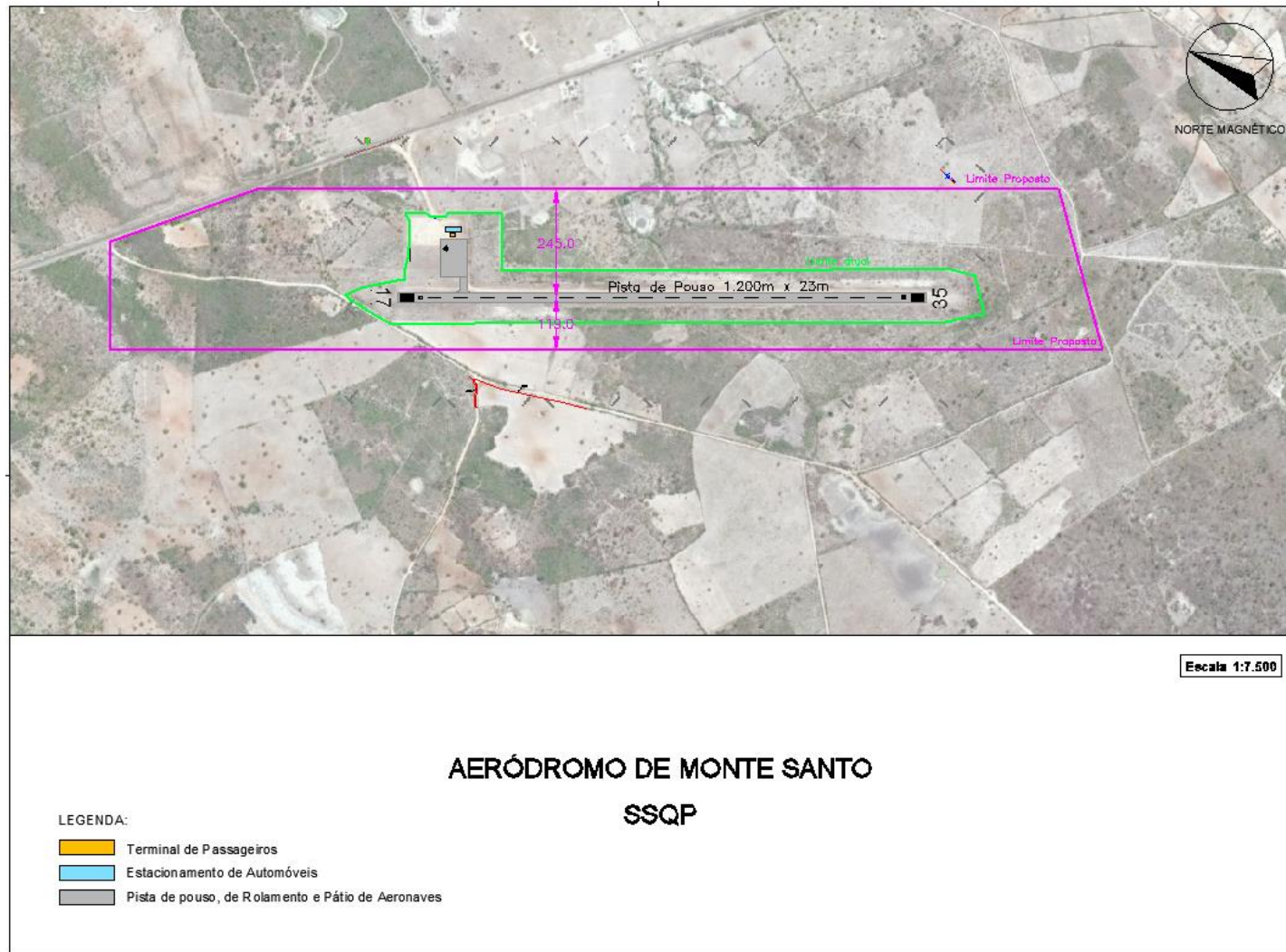
- Ampliação da área patrimonial dos atuais 19 hectares para 78 hectares.
- Elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto, a fim de garantir a sua preservação de usos incompatíveis com a atividade aeronáutica, incorporando as diretrizes da Portaria nº 256 GC5 de 13mai2011.
- Pavimentação da pista de pouso existente alterando suas dimensões para 1.200m de comprimento por 23 m de largura.
- Construção de pista de rolamento com 35m x 15m.
- Construção de pátio de aeronaves com 60m x 85m.
- Construção de terminal de passageiros com 125m², conforme tipologia de Grupo 1, apresentada no Anexo 2.
- Construção de EPTA com 15m², podendo ser adaptada no interior do próprio terminal de passageiros.
- Construção de estacionamento de automóveis com 350m².
- Adequação de pista de acesso à nova área terminal.

MONTE SANTO – SSQP

Quadro 28 - Investimentos Monte Santo

PREVISÃO DE INVESTIMENTO	AERÓDROMO MONTE SANTO					
GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	2015-2020	2020-2025	2025-2035	TOTAL (R\$)
ÁREA DE MOVIMENTO	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	9.991.200,00	-	-	9.991.200,00
		reforço	-	-	-	-
		RESA	-	-	-	-
	Pista de Táxi	implantação	190.050,00	-	-	190.050,00
		reforço	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	ampliação	1.846.200,00	-	-	1.846.200,00
		reforço	-	-	-	-
	SUBTOTAL		12.027.450,00	-	-	12.027.450,00
TERMINAL DE PASSAGEIROS	Terminal de Passageiros	ampliação	250.000,00	-	-	250.000,00
	Estacionamento	ampliação	58.100,00	-	-	58.100,00
	SUBTOTAL		308.100,00	-	-	308.100,00
PROTEÇÃO AO VÔO	Equipamentos	instalação/equip	30.000,00	-	-	30.000,00
	Edificação	construção	30.000,00	-	-	30.000,00
	Balizamento noturno	instalação/equip	-	-	-	-
	SUBTOTAL		60.000,00	-	-	60.000,00
SERVIÇO DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO	Equipamentos	equipamentos	-	-	-	-
	Edificação	construção	-	-	-	-
	SUBTOTAL		-	-	-	-
SISTEMAS COMPLEMENTARES	Infraestrutura básica	construção	1.239.555,00	-	-	1.239.555,00
	Obras complementares	construção	495.822,00	-	-	495.822,00
	Paisagismo urbanização	construção	30.810,00	-	-	30.810,00
	SUBTOTAL		1.766.187,00	-	-	1.766.187,00
ENGENHARIA	Estudos projetos fiscalização	execução	708.086,85	-	-	708.086,85
	SUBTOTAL		708.086,85	-	-	708.086,85
TOTAL			14.869.823,85	-	-	14.869.823,85

Figura 14 - Aeródromo de Monte Santo



1.2.8 RIO DE CONTAS - SDLE

Quadro 29 - Resumo Rio de Contas

AERÓDROMO RIO DE CONTAS				
CLASSIFICAÇÃO:		Turístico		
CÓDIGO ATUAL / PROPOSTO:		1 / 2		
TIPO DE AVIAÇÃO:		Pequeno porte		
LOCALIZAÇÃO:		Sitio atual		
ÁREA PATRIMONIAL ATUAL (ha):		17		
ÁREA PATRIMONIAL FUTURA (ha):		50		
PREVISÕES		2015	2020	2025
GRUPO DE AERONAVE:		1	1	1
TIPO DE OPERAÇÃO:		VFR	VFR	VFR
ÁREA DE MOVIMENTO				
PISTA	Comprimento (m)	1.200	1.200	1.200
	Largura (m)	23	23	23
SAÍDA	Comprimento (m)	35	35	35
	Largura (m)	15	15	15
PÁTIO	Área (m ²)	5.100	5100	5100
	Comprimento (m)	85	85	85
	Largura (m)	60	60	60
REVESTIMENTO:		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN):		6	6	6
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m ²)		125	125	125
ESTAC. DE VEÍCULOS (m ²)		350	350	350
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA A/C	EPTA A/C	EPTA A/C
ILUMINAÇÃO		-	-	-
ÁREA EDIFICADA (m ²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		-	-	-

RIO DE CONTAS - SDLE

O Aeródromo Rio de Contas foi incluído no Sistema Estadual de Aeroportos devido ao potencial turístico da região e foi classificado como Turístico.

ATIVIDADES:

De 2015 a 2020

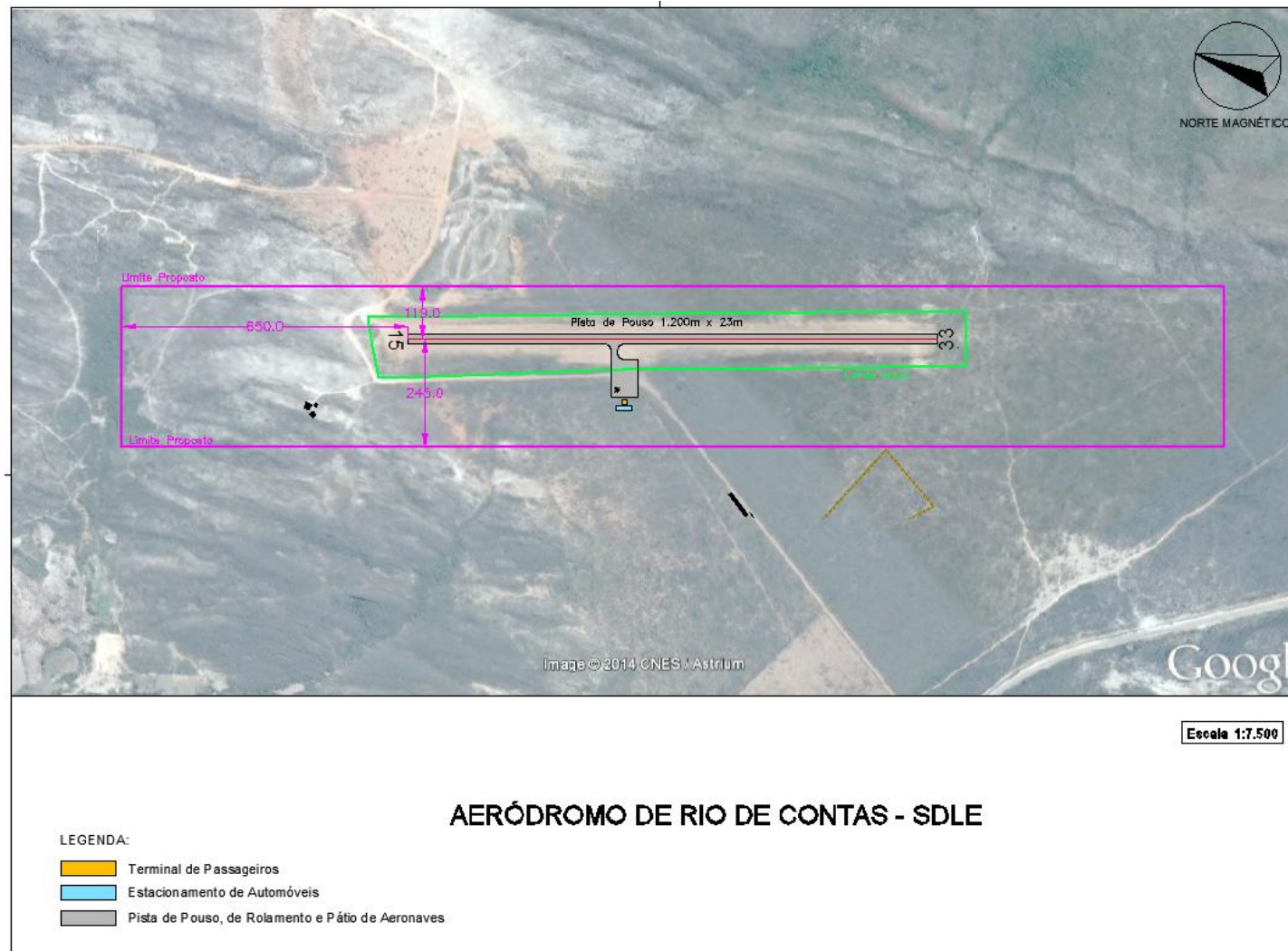
- Ampliação da área patrimonial dos atuais 17 hectares para 50 hectares.
- Elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto, a fim de garantir a sua preservação de usos incompatíveis com a atividade aeronáutica, incorporando as diretrizes da Portaria nº 256 GC5 de 13mai2011.
- Pavimentação da pista de pouso existente alterando suas dimensões para 1.200m de comprimento por 23 m de largura.
- Construção de pista de rolamento com 35m x 15m.
- Construção de pátio de aeronaves com 60m x 85m.
- Construção de terminal de passageiros com 125m², conforme tipologia de Grupo 1, apresentada no Anexo 2.
- Construção de EPTA com 15m², podendo ser adaptada no interior do próprio terminal de passageiros.
- Construção de estacionamento de automóveis com 350m².
- Adequação de pista de acesso à nova área terminal.

RIO DE CONTAS – SDLE

Quadro 30 - Investimentos Rio de Contas

PREVISÃO DE INVESTIMENTO	AERÓDROMO RIO DE CONTAS					
GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	2015-2020	2020-2025	2025-2035	TOTAL (R\$)
ÁREA DE MOVIMENTO	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	9.991.200,00	-	-	9.991.200,00
		reforço	-	-	-	-
		RESA	-	-	-	-
	Pista de Táxi	implantação	190.050,00	-	-	190.050,00
		reforço	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	ampliação	1.846.200,00	-	-	1.846.200,00
		reforço	-	-	-	-
	SUBTOTAL		12.027.450,00	-	-	12.027.450,00
TERMINAL DE PASSAGEIROS	Terminal de Passageiros	ampliação	250.000,00	-	-	250.000,00
	Estacionamento	ampliação	58.100,00	-	-	58.100,00
	SUBTOTAL		308.100,00	-	-	308.100,00
PROTEÇÃO AO VÔO	Equipamentos	instalação/equip	30.000,00	-	-	30.000,00
	Edificação	construção	30.000,00	-	-	30.000,00
	Balizamento noturno	instalação/equip	-	-	-	-
	SUBTOTAL		60.000,00	-	-	60.000,00
SERVIÇO DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO	Equipamentos	equipamentos	-	-	-	-
	Edificação	construção	-	-	-	-
	SUBTOTAL		-	-	-	-
SISTEMAS COMPLEMENTARES	Infraestrutura básica	construção	1.239.555,00	-	-	1.239.555,00
	Obras complementares	construção	495.822,00	-	-	495.822,00
	Paisagismo urbanização	construção	30.810,00	-	-	30.810,00
	SUBTOTAL		1.766.187,00	-	-	1.766.187,00
ENGENHARIA	Estudos projetos fiscalização	execução	708.086,85	-	-	708.086,85
	SUBTOTAL		708.086,85	-	-	708.086,85
TOTAL			14.869.823,85	-	-	14.869.823,85

Figura 15 - Aeródromo de Rio de Contas



1.2.9 VALENÇA - SNVB

Quadro 31 - Resumo Valença

AERÓDROMO VALENÇA				
CLASSIFICAÇÃO:		Turístico		
CÓDIGO ATUAL / PROPOSTO:		3 / 3		
TIPO DE AVIAÇÃO:		Médio porte		
LOCALIZAÇÃO:		Sitio atual		
ÁREA PATRIMONIAL ATUAL (ha):		141		
ÁREA PATRIMONIAL FUTURA (ha):		190		
PREVISÕES		2015	2020	2025
GRUPO DE AERONAVE:		3	3	3
TIPO DE OPERAÇÃO:		IFR	IFR	IFR
ÁREA DE MOVIMENTO				
PISTA	Comprimento (m)	1.800	1.800	1.800
	Largura (m)	30	30	30
SAÍDA	Comprimento (m)	150	150	150
	Largura (m)	23	23	23
PÁTIO	Área (m ²)	12096	12096	12096
	Comprimento (m)	144	144	144
	Largura (m)	84	84	84
REVESTIMENTO:		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN):		55	55	55
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m ²)		756	756	756
ESTAC. DE VEÍCULOS (m ²)		3600	3600	3600
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA A/C	EPTA A/C	EPTA A/C
ILUMINAÇÃO		BN	BN	BN
ÁREA EDIFICADA (m ²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		3	3	3

VALENÇA - SNVB

O Aeródromo de Valença foi incluído no Sistema Estadual de Aeroportos devido ao potencial socioeconômico e turístico desta localidade no contexto estadual e por ter potencial de operação regular durante o horizonte de planejamento. Foi classificado como Turístico.

ATIVIDADES:

De 2015 a 2020

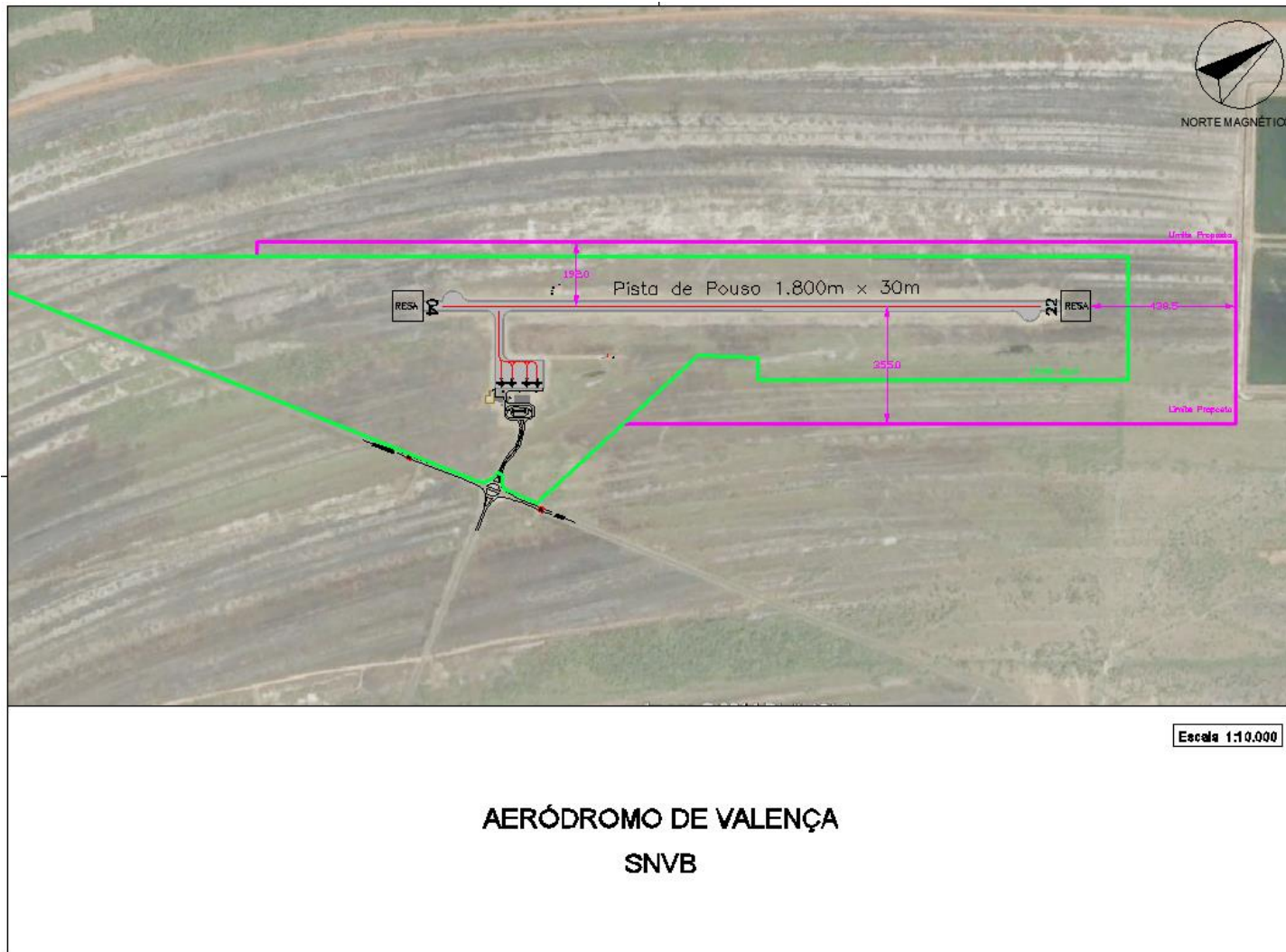
- Ampliação da área patrimonial passando dos atuais 141 hectares para 190 hectares.
- Elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto, a fim de garantir a sua preservação de usos incompatíveis com a atividade aeronáutica, incorporando as diretrizes da Portaria nº 256 GC5 de 13mai2011.
- Construção de RESA em ambas as cabeceiras com 90m x 90m.

VALENÇA – SNVB

Quadro 32 - Investimentos Valença

PREVISÃO DE INVESTIMENTO	AERÓDROMO VALENÇA					
GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	2015-2020	2020-2025	2025-2035	TOTAL (R\$)
ÁREA DE MOVIMENTO	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
		RESA	2.689.200,00	-	-	2.689.200,00
	Pista de Táxi	implantação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	ampliação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
	SUBTOTAL		2.689.200,00	-	-	2.689.200,00
TERMINAL DE PASSAGEIROS	Terminal de Passageiros	ampliação	-	-	-	-
	Estacionamento	ampliação	-	-	-	-
	SUBTOTAL		-	-	-	-
PROTEÇÃO AO VÔO	Equipamentos	instalação/equip	-	-	-	-
	Edificação	construção	-	-	-	-
	Balizamento noturno	instalação/equip	-	-	-	-
	SUBTOTAL		-	-	-	-
SERVIÇO DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO	Equipamentos	equipamentos	-	-	-	-
	Edificação	construção	-	-	-	-
	SUBTOTAL		-	-	-	-
SISTEMAS COMPLEMENTARES	Infraestrutura básica	construção	268.920,00	-	-	268.920,00
	Obras complementares	construção	107.568,00	-	-	107.568,00
	Paisagismo urbanização	construção	-	-	-	-
	SUBTOTAL		376.488,00	-	-	376.488,00
ENGENHARIA	Estudos projetos fiscalização	execução	153.284,40	-	-	153.284,40
	SUBTOTAL		153.284,40	-	-	153.284,40
TOTAL			3.218.972,40	-	-	3.218.972,40

Figura 16 - Aeródromo de Valença



1.3 DESENVOLVIMENTO DOS AEROPORTOS LOCAIS

1.3.1 BARRA - SNBX

Quadro 33 - Resumo Barra

AERÓDROMO BARRA				
CLASSIFICAÇÃO:		Local		
CÓDIGO ATUAL / PROPOSTO:		1/2		
TIPO DE AVIAÇÃO:		Pequeno porte		
LOCALIZAÇÃO:		Sitio atual		
ÁREA PATRIMONIAL ATUAL (ha):		23		
ÁREA PATRIMONIAL FUTURA (ha):		58		
PREVISÕES		2015	2020	2025
GRUPO DE AERONAVE:		1	1	1
TIPO DE OPERAÇÃO:		VFR	VFR	VFR
ÁREA DE MOVIMENTO				
PISTA	Comprimento (m)	1.300	1.300	1.300
	Largura (m)	23	23	23
SAÍDA	Comprimento (m)	50	50	50
	Largura (m)	17	17	17
PÁTIO	Área (m ²)	4.800	4800	4800
	Comprimento (m)	120	120	120
	Largura (m)	40	40	40
REVESTIMENTO:		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN):		6	6	6
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m ²)		125	125	125
ESTAC. DE VEÍCULOS (m ²)		350	350	350
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA A/C	EPTA A/C	EPTA A/C
ILUMINAÇÃO		-	-	-
ÁREA EDIFICADA (m ²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		-	-	-

BARRA - SNBX

PAEBahia 2014- PLANO AEROVIÁRIO DO ESTADO DA BAHIA

O Aeródromo de Barra foi incluído no Sistema Estadual de Aeroportos devido a importância socioeconômica do município no contexto estadual e foi classificado como Local.

ATIVIDADES:

De 2015 a 2020

Ampliação da área patrimonial dos atuais 23 hectares para 58 hectares.

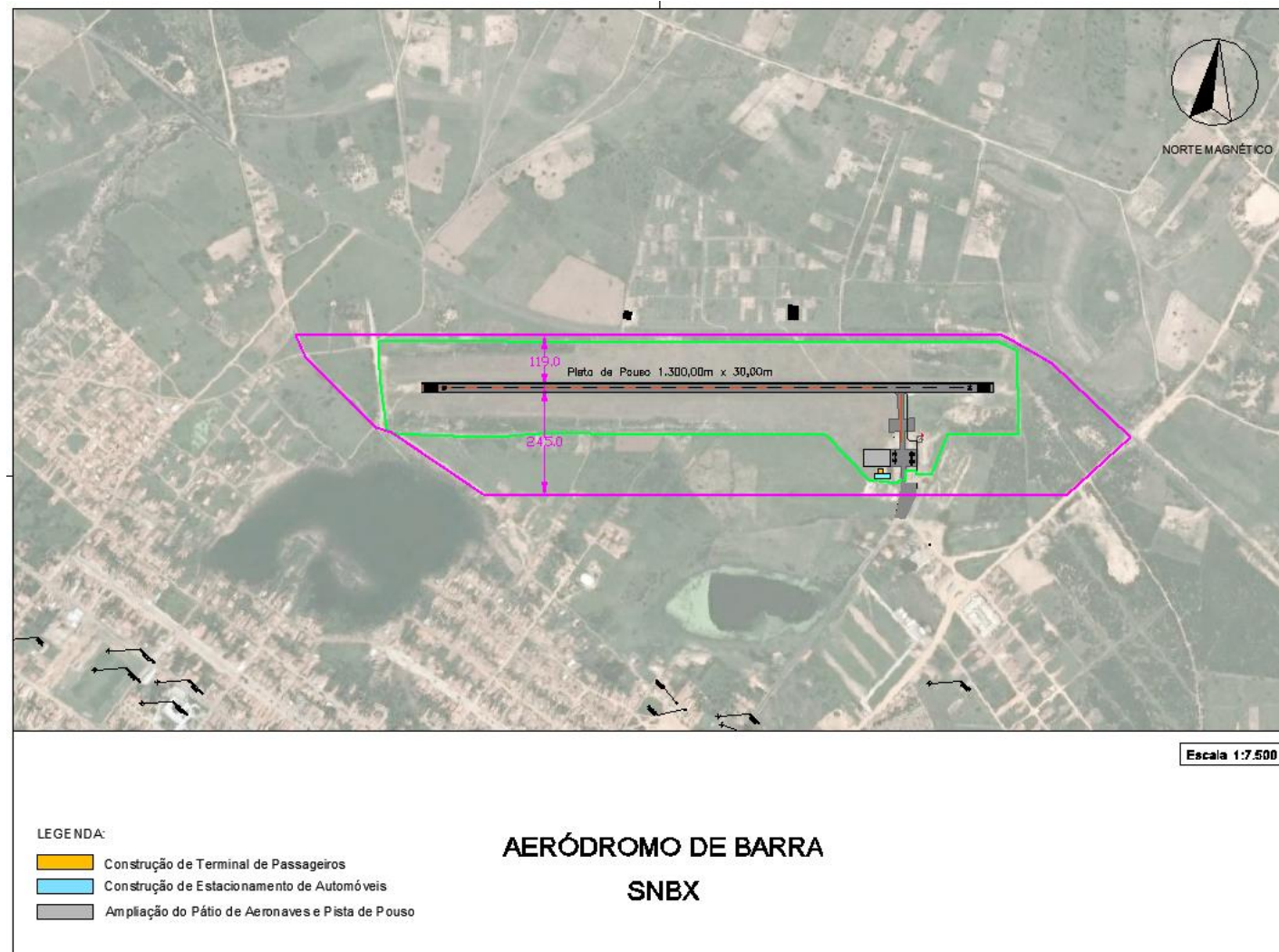
- Elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto, a fim de garantir a sua preservação de usos incompatíveis com a atividade aeronáutica, incorporando as diretrizes da Portaria nº 256 GC5 de 13mai2011.
- Alargamento da pista de pouso, em pavimento asfáltico, passando a largura dos atuais 19,5m para 23m.
- Ampliação do pátio de aeronaves em 2.400m².
- Construção de novo terminal de passageiros com 125m², conforme tipologia de Grupo 1, apresentada no Anexo 2.
- Construção de EPTA com 15m², podendo ser adaptada no interior do próprio terminal de passageiros.
- Construção de estacionamento de automóveis com 350m².
- Adequação de pista de acesso à nova área terminal.

BARRA – SNBX

Quadro 34 - Investimentos Barra

PREVISÃO DE INVESTIMENTO	AERÓDROMO BARRA					
GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	2015-2020	2020-2025	2025-2035	TOTAL (R\$)
ÁREA DE MOVIMENTO	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	1.647.100,00	-	-	1.647.100,00
		reforço	-	-	-	-
		RESA	-	-	-	-
	Pista de Táxi	implantação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	ampliação	868.800,00	-	-	868.800,00
		reforço	-	-	-	-
	SUBTOTAL		2.515.900,00	-	-	2.515.900,00
TERMINAL DE PASSAGEIROS	Terminal de Passageiros	ampliação	250.000,00	-	-	250.000,00
	Estacionamento	ampliação	58.100,00	-	-	58.100,00
	SUBTOTAL		308.100,00	-	-	308.100,00
PROTEÇÃO AO VÔO	Equipamentos	instalação/equip	30.000,00	-	-	30.000,00
	Edificação	construção	30.000,00	-	-	30.000,00
	Balizamento noturno	instalação/equip	-	-	-	-
	SUBTOTAL		60.000,00	-	-	60.000,00
SERVIÇO DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO	Equipamentos	equipamentos	-	-	-	-
	Edificação	construção	-	-	-	-
	SUBTOTAL		-	-	-	-
SISTEMAS COMPLEMENTARES	Infraestrutura básica	construção	288.400,00	-	-	288.400,00
	Obras complementares	construção	115.360,00	-	-	115.360,00
	Paisagismo urbanização	construção	30.810,00	-	-	30.810,00
	SUBTOTAL		434.570,00	-	-	434.570,00
ENGENHARIA	Estudos projetos fiscalização	execução	165.928,50	-	-	165.928,50
	SUBTOTAL		165.928,50	-	-	165.928,50
TOTAL			3.484.498,50	-	-	3.484.498,50

Figura 17 - Aeródromo de Barra



1.3.2 CIPÓ - SNIO

Quadro 35 - Resumo Cipó

AERÓDROMO CIPÓ				
CLASSIFICAÇÃO:		Local		
CÓDIGO ATUAL / PROPOSTO:		2 / 2		
TIPO DE AVIAÇÃO:		Pequeno porte		
LOCALIZAÇÃO:		Sitio atual		
ÁREA PATRIMONIAL ATUAL (ha):		29		
ÁREA PATRIMONIAL FUTURA (ha):		69		
PREVISÕES		2015	2020	2025
GRUPO DE AERONAVE:		1	1	1
TIPO DE OPERAÇÃO:		VFR	VFR	VFR
ÁREA DE MOVIMENTO				
PISTA	Comprimento (m)	1.560	1.560	1.560
	Largura (m)	28	28	28
SAÍDA	Comprimento (m)	58,5	58,5	58,5
	Largura (m)	19,4	19,4	19,4
PÁTIO	Área (m ²)	4.953	4953,12	4953,12
	Comprimento (m)	81,6	81,6	81,6
	Largura (m)	60,7	60,7	60,7
REVESTIMENTO:		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN):		6	6	6
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m ²)		125	125	125
ESTAC. DE VEÍCULOS (m ²)		350	350	350
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA A/C	EPTA A/C	EPTA A/C
ILUMINAÇÃO		-	-	-
ÁREA EDIFICADA (m ²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		-	-	-

CIPÓ - SNIO

O Aeródromo de Cipó foi incluído no Sistema Estadual de Aeroportos devido a importância socioeconômica do município no contexto estadual e foi classificado como Local.

ATIVIDADES:

De 2015 a 2020

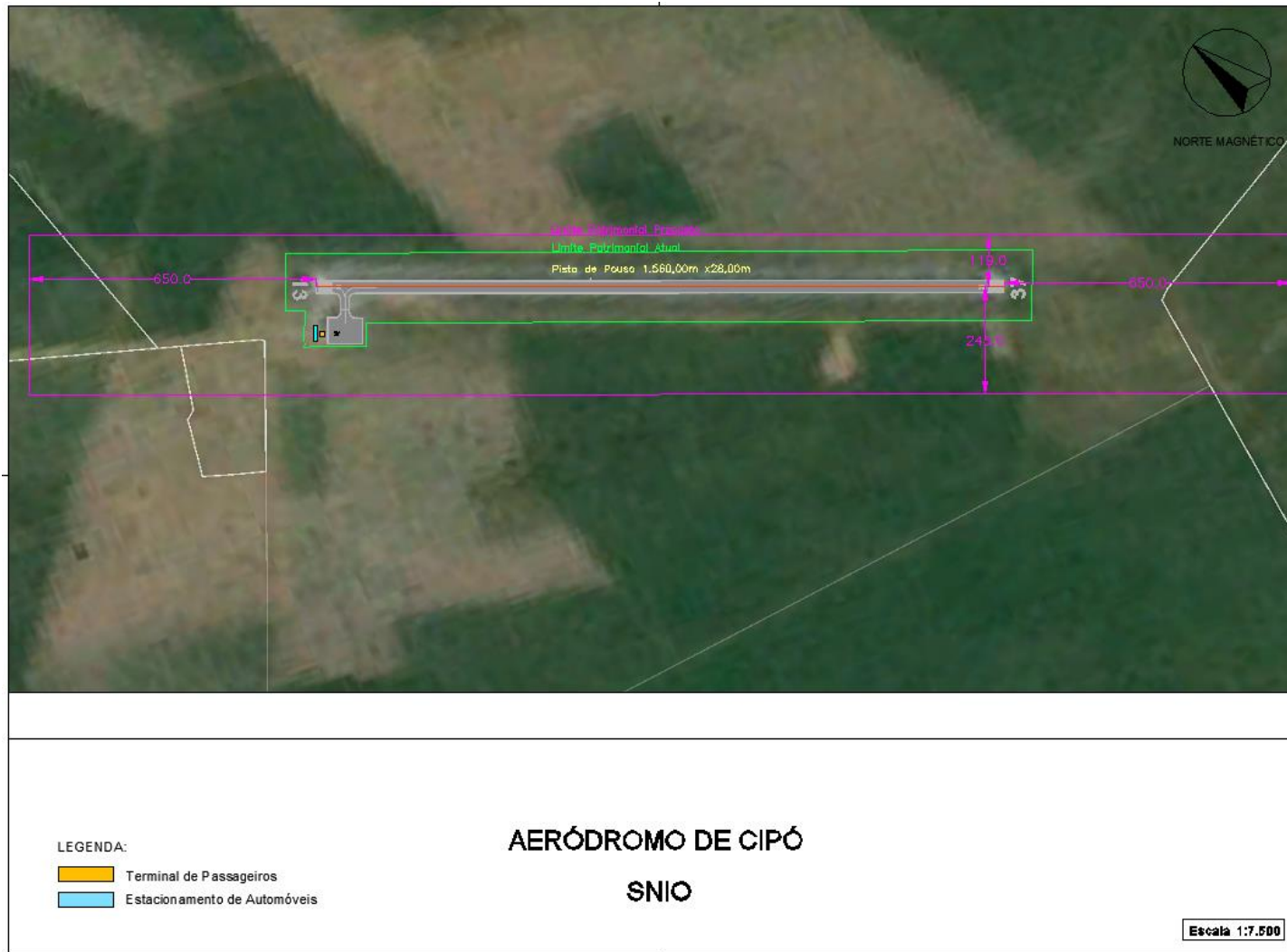
- Ampliação da área patrimonial dos atuais 29 hectares para 69 hectares.
- Elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto, a fim de garantir a sua preservação de usos incompatíveis com a atividade aeronáutica, incorporando as diretrizes da Portaria nº 256 GC5 de 13mai2011.
- Reforço do pavimento da pista de pouso.
- Reforço do pavimento da pista de rolamento.
- Reforço do pavimento do pátio de aeronaves.
- Construção de terminal de passageiros com 125m², conforme tipologia de Grupo 1, apresentada no Anexo 2.
- Construção de EPTA com 15m², podendo ser adaptada no interior do próprio terminal de passageiros.
- Construção de estacionamento de automóveis com 350m².
- Adequação de pista de acesso à nova área terminal.

CIPÓ – SNIO

Quadro 36 - Investimentos Cipó1

PREVISÃO DE INVESTIMENTO	AERÓDROMO CIPÓ					
GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	2015-2020	2020-2025	2025-2035	TOTAL (R\$)
ÁREA DE MOVIMENTO	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	-	-	-	-
		reforço	4.062.240,00	-	-	4.062.240,00
		RESA	-	-	-	-
	Pista de Táxi	implantação	-	-	-	-
		reforço	105.545,70	-	-	105.545,70
	Pátio de Aeronaves	ampliação	-	-	-	-
		reforço	460.640,16	-	-	460.640,16
	SUBTOTAL		4.628.425,86	-	-	4.628.425,86
TERMINAL DE PASSAGEIROS	Terminal de Passageiros	ampliação	250.000,00	-	-	250.000,00
	Estacionamento	ampliação	58.100,00	-	-	58.100,00
	SUBTOTAL		308.100,00	-	-	308.100,00
PROTEÇÃO AO VÔO	Equipamentos	instalação/equip	30.000,00	-	-	30.000,00
	Edificação	construção	30.000,00	-	-	30.000,00
	Balizamento noturno	instalação/equip	-	-	-	-
	SUBTOTAL		60.000,00	-	-	60.000,00
SERVIÇO DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO	Equipamentos	equipamentos	-	-	-	-
	Edificação	construção	-	-	-	-
	SUBTOTAL		-	-	-	-
SISTEMAS COMPLEMENTARES	Infraestrutura básica	construção	499.652,59	-	-	499.652,59
	Obras complementares	construção	199.861,03	-	-	199.861,03
	Paisagismo urbanização	construção	30.810,00	-	-	30.810,00
	SUBTOTAL		730.323,62	-	-	730.323,62
ENGENHARIA	Estudos projetos fiscalização	execução	286.342,47	-	-	286.342,47
	SUBTOTAL		286.342,47	-	-	286.342,47
TOTAL			6.013.191,95	-	-	6.013.191,95

Figura 18 - Aeródromo de Cipó



1.3.3 IBOTIRAMA - SNIT

Quadro 37 - Resumo Ibotirama

AERÓDROMO IBOTIRAMA				
CLASSIFICAÇÃO:		Local		
CÓDIGO ATUAL / PROPOSTO:		1 / 2		
TIPO DE AVIAÇÃO:		Pequeno porte		
LOCALIZAÇÃO:		Sitio atual		
ÁREA PATRIMONIAL ATUAL (ha):		17		
ÁREA PATRIMONIAL FUTURA (ha):		54		
PREVISÕES		2015	2020	2025
GRUPO DE AERONAVE:		1	1	1
TIPO DE OPERAÇÃO:		VFR	VFR	VFR
ÁREA DE MOVIMENTO				
PISTA	Comprimento (m)	1.200	1.200	1.200
	Largura (m)	23	23	23
SAÍDA	Comprimento (m)	35	35	35
	Largura (m)	15	15	15
PÁTIO	Área (m ²)	5.100	5100	5100
	Comprimento (m)	85	85	85
	Largura (m)	60	60	60
REVESTIMENTO:		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN):		6	6	6
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m ²)		125	125	125
ESTAC. DE VEÍCULOS (m ²)		350	350	350
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA A/C	EPTA A/C	EPTA A/C
ILUMINAÇÃO		-	-	-
ÁREA EDIFICADA (m ²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		-	-	-

IBOTIRAMA - SNIT

O Aeródromo de Ibotirama foi incluído no Sistema Estadual de Aeroportos devido a importância socioeconômica do município no contexto estadual e foi classificado como Local.

ATIVIDADES:

De 2015 a 2020

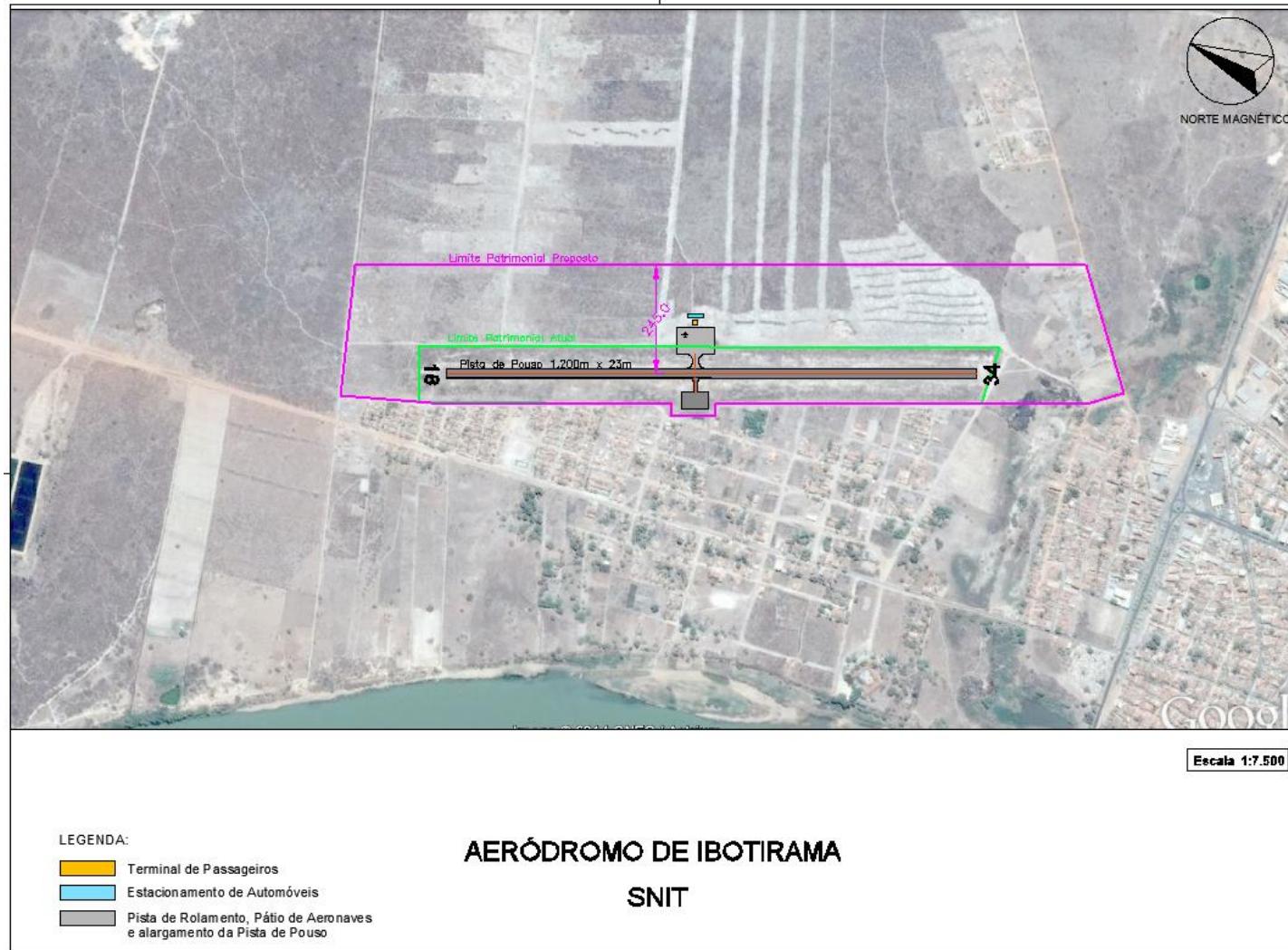
- Ampliação da área patrimonial dos atuais 17 hectares para 54 hectares.
- Elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto, a fim de garantir a sua preservação de usos incompatíveis com a atividade aeronáutica, incorporando as diretrizes da Portaria nº 256 GC5 de 13mai2011.
- Alargamento da pista de pouso, em pavimento asfáltico, passando a largura dos atuais 20m para 23m.
- Construção de pátio de aeronaves com 5.100m².
- Construção de terminal de passageiros com 125m², conforme tipologia de Grupo 1, apresentada no Anexo 2.
- Construção de EPTA com 15m², podendo ser adaptada no interior do próprio terminal de passageiros.
- Construção de estacionamento de automóveis com 350m².
- Adequação de pista de acesso à nova área terminal.

IBOTIRAMA – SNIT

Quadro 38 - Investimentos Ibotirama

PREVISÃO DE INVESTIMENTO	AERÓDROMO IBOTIRAMA					
GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	2015-2020	2020-2025	2025-2035	TOTAL (R\$)
ÁREA DE MOVIMENTO	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	1.520.400,00	-	-	1.520.400,00
		reforço	-	-	-	-
		RESA	-	-	-	-
	Pista de Táxi	implantação	190.050,00	-	-	190.050,00
		reforço	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	ampliação	1.846.200,00	-	-	1.846.200,00
		reforço	-	-	-	-
	SUBTOTAL		3.556.650,00	-	-	3.556.650,00
TERMINAL DE PASSAGEIROS	Terminal de Passageiros	ampliação	250.000,00	-	-	250.000,00
	Estacionamento	ampliação	58.100,00	-	-	58.100,00
	SUBTOTAL		308.100,00	-	-	308.100,00
PROTEÇÃO AO VÔO	Equipamentos	instalação/equip	30.000,00	-	-	30.000,00
	Edificação	construção	30.000,00	-	-	30.000,00
	Balizamento noturno	instalação/equip	-	-	-	-
	SUBTOTAL		60.000,00	-	-	60.000,00
SERVIÇO DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO	Equipamentos	equipamentos	-	-	-	-
	Edificação	construção	-	-	-	-
	SUBTOTAL		-	-	-	-
SISTEMAS COMPLEMENTARES	Infraestrutura básica	construção	392.475,00	-	-	392.475,00
	Obras complementares	construção	156.990,00	-	-	156.990,00
	Paisagismo urbanização	construção	30.810,00	-	-	30.810,00
	SUBTOTAL		580.275,00	-	-	580.275,00
ENGENHARIA	Estudos projetos fiscalização	execução	225.251,25	-	-	225.251,25
	SUBTOTAL		225.251,25	-	-	225.251,25
TOTAL			4.730.276,25	-	-	4.730.276,25

Figura 19 - Aeródromo de Ibotirama



1.3.4 ITABERABA - SNIB

Quadro 39 - Resumo Itaberaba

AERÓDROMO ITABERABA				
CLASSIFICAÇÃO:		Local		
CÓDIGO ATUAL / PROPOSTO:		2 / 2		
TIPO DE AVIAÇÃO:		Pequeno porte		
LOCALIZAÇÃO:		Sitio atual		
ÁREA PATRIMONIAL ATUAL (ha):		20		
ÁREA PATRIMONIAL FUTURA (ha):		91		
PREVISÕES		2015	2020	2025
GRUPO DE AERONAVE:		1	1	1
TIPO DE OPERAÇÃO:		VFR	VFR	VFR
ÁREA DE MOVIMENTO				
PISTA	Comprimento (m)	1.201	1.201	1.201
	Largura (m)	29	29	29
SAÍDA	Comprimento (m)	49	49	49
	Largura (m)	16,5	16,5	16,5
PÁTIO	Área (m ²)	4.466	4466	4466
	Comprimento (m)	77	77	77
	Largura (m)	58	58	58
REVESTIMENTO:		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN):		8	8	8
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m ²)		125	125	125
ESTAC. DE VEÍCULOS (m ²)		350	350	350
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA A/C	EPTA A/C	EPTA A/C
ILUMINAÇÃO		-	-	-
ÁREA EDIFICADA (m ²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		-	-	-

ITABERABA - SNIB

O Aeródromo de Itaberaba foi incluído no Sistema Estadual de Aeroportos devido a importância socioeconômica do município no contexto estadual e foi classificado como Local.

ATIVIDADES:

De 2015 a 2020

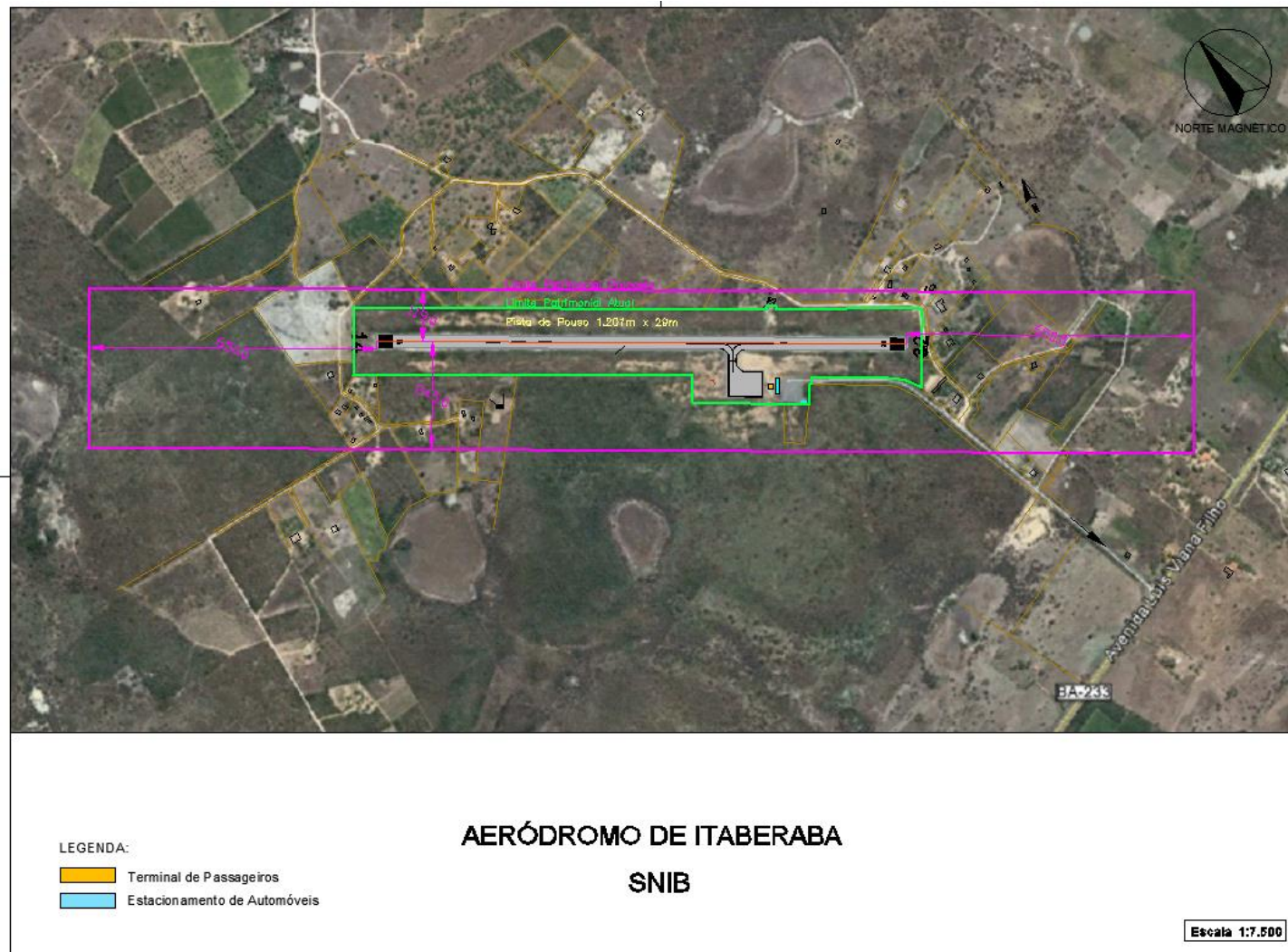
- Ampliação da área patrimonial dos atuais 20 hectares para 91 hectares.
- Elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto, a fim de garantir a sua preservação de usos incompatíveis com a atividade aeronáutica, incorporando as diretrizes da Portaria nº 256 GC5 de 13mai2011.
- Construção de terminal de passageiros com 125m², conforme tipologia de Grupo 1, apresentada no Anexo 2.
- Construção de EPTA com 15m², podendo ser adaptada no interior do próprio terminal de passageiros.
- Construção de estacionamento de automóveis com 350m².
- Adequação de pista de acesso à nova área terminal.

ITABERABA – SNIB

Quadro 40 - Investimentos Itaberaba

PREVISÃO DE INVESTIMENTO	AERÓDROMO ITABERABA					
GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	2015-2020	2020-2025	2025-2035	TOTAL (R\$)
ÁREA DE MOVIMENTO	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
		RESA	-	-	-	-
	Pista de Táxi	implantação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	ampliação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
	SUBTOTAL		-	-	-	-
TERMINAL DE PASSAGEIROS	Terminal de Passageiros	ampliação	250.000,00	-	-	250.000,00
	Estacionamento	ampliação	58.100,00	-	-	58.100,00
		SUBTOTAL		308.100,00	-	-
PROTEÇÃO AO VÔO	Equipamentos	instalação/equip	30.000,00	-	-	30.000,00
	Edificação	construção	30.000,00	-	-	30.000,00
	Balizamento noturno	instalação/equip	-	-	-	-
		SUBTOTAL		60.000,00	-	-
SERVIÇO DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO	Equipamentos	equipamentos	-	-	-	-
	Edificação	construção	-	-	-	-
		SUBTOTAL		-	-	-
SISTEMAS COMPLEMENTARES	Infraestrutura básica	construção	36.810,00	-	-	36.810,00
	Obras complementares	construção	14.724,00	-	-	14.724,00
	Paisagismo urbanização	construção	30.810,00	-	-	30.810,00
		SUBTOTAL		82.344,00	-	-
ENGENHARIA	Estudos projetos fiscalização	execução	22.522,20	-	-	22.522,20
	SUBTOTAL		22.522,20	-	-	22.522,20
TOTAL			472.966,20	-	-	472.966,20

Figura 20 - Aeródromo de Itaberaba



1.3.5 JACOBINA - SNBJ

Quadro 41 - Resumo Jacobina

AERÓDROMO JACOBINA				
CLASSIFICAÇÃO:		Local		
CÓDIGO ATUAL / PROPOSTO:		2 / 2		
TIPO DE AVIAÇÃO:		Pequeno porte		
LOCALIZAÇÃO:		Sitio atual		
ÁREA PATRIMONIAL ATUAL (ha):		40		
ÁREA PATRIMONIAL FUTURA (ha):		158		
PREVISÕES		2015	2020	2025
GRUPO DE AERONAVE:		3	3	3
TIPO DE OPERAÇÃO:		IFR	IFR	IFR
ÁREA DE MOVIMENTO				
PISTA	Comprimento (m)	1.600	1.600	1.600
	Largura (m)	30	30	30
SAÍDA	Comprimento (m)	168	168	168
	Largura (m)	15	15	15
PÁTIO	Área (m ²)	5.000	5000	5000
	Comprimento (m)	125	125	125
	Largura (m)	40	40	40
REVESTIMENTO:		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN):		14	14	14
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m ²)		620	620	6204
ESTAC. DE VEÍCULOS (m ²)		800	800	800
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA A/C	EPTA A/C	EPTA A/C
ILUMINAÇÃO		BN	BN	BN
ÁREA EDIFICADA (m ²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		3	3	3

JACOBINA - SNBJ

A localidade de Jacobina foi incluída no Sistema Estadual de Aeroportos devido a importância socioeconômica do município no contexto estadual. O Aeródromo foi classificado como Local. Os estudos indicam um potencial de operação de tráfego aéreo regular de médio porte com aeronaves do grupo 3.

O aeródromo atual possui um sítio pequeno, envolto pela malha urbana e sem condições de expansão.

Há necessidade, portanto de implantação de um novo aeroporto em novo sítio.

ATIVIDADES:

As atividades listadas a seguir, correspondem ao novo sítio.

De 2015 a 2020

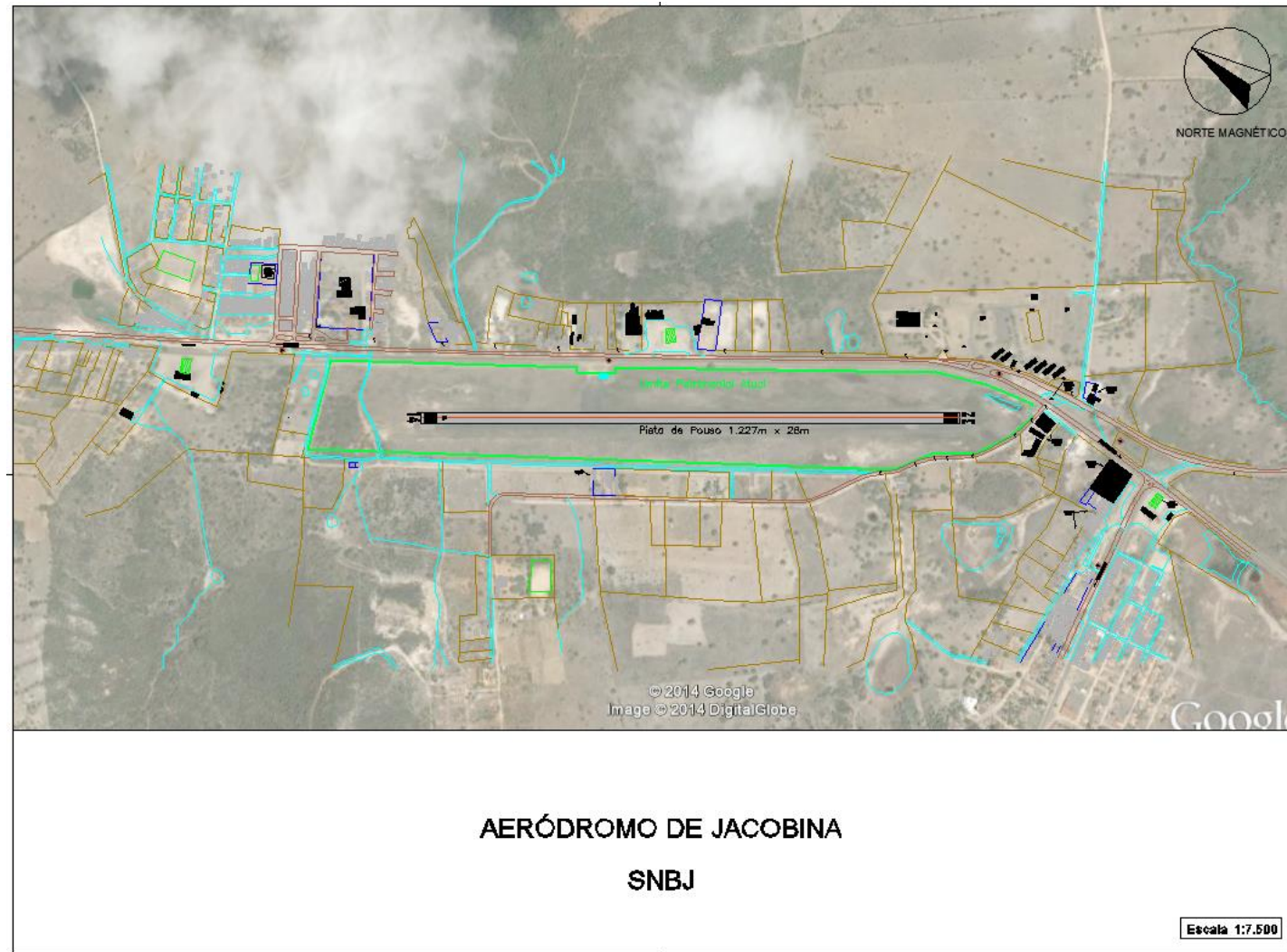
- Escolha de novo sítio aeroportuário, com área ideal de 158 hectares.
- Transferência de sua propriedade para o Poder Público.
- Regularização do aeródromo junto ANAC.
- Elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto, a fim de garantir a sua preservação de usos incompatíveis com a atividade aeronáutica, incorporando as diretrizes da Portaria nº 256 GC5 de 13mai2011.
- Implantação de via de acesso ao aeroporto.
- Implantação de pista de pouso e decolagem, de saída e de pátio de aeronaves, todos em asfalto e com suporte de 14/F/B/Y/T.
- Construção de terminal de passageiros com 620m², conforme tipologia de Grupo 3, apresentada no Anexo 2.
- Construção de estacionamento de veículos com 800m².
- Implantação de serviço de salvamento e combate a incêndio adequado à categoria requerida;
- Implantação do sistema de proteção ao voo tipo "A".
- Construção de edificação para abrigar a EPTA.

JACOBINA – SNBJ

Quadro 42 - Investimentos Jacobina

PREVISÃO DE INVESTIMENTO	AERÓDROMO JACOBINA					
GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	2015-2020	2020-2025	2025-2035	TOTAL (R\$)
ÁREA DE MOVIMENTO	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	17.376.000,00	-	-	17.376.000,00
		reforço	-	-	-	-
		RESA	-	-	-	-
	Pista de Táxi	implantação	912.240,00	-	-	912.240,00
		reforço	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	ampliação	1.810.000,00	-	-	1.810.000,00
		reforço	-	-	-	-
	SUBTOTAL		20.098.240,00	-	-	20.098.240,00
TERMINAL DE PASSAGEIROS	Terminal de Passageiros	ampliação	1.240.000,00	-	-	1.240.000,00
	Estacionamento	ampliação	132.800,00	-	-	132.800,00
	SUBTOTAL		1.372.800,00	-	-	1.372.800,00
PROTEÇÃO AO VÔO	Equipamentos	instalação/equip	30.000,00	-	-	30.000,00
	Edificação	construção	30.000,00	-	-	30.000,00
	Balizamento noturno	instalação/equip	1.920.000,00	-	-	1.920.000,00
	SUBTOTAL		1.980.000,00	-	-	1.980.000,00
SERVIÇO DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO	Equipamentos	equipamentos	1.500.000,00	-	-	1.500.000,00
	Edificação	construção	150.000,00	-	-	150.000,00
	SUBTOTAL		1.650.000,00	-	-	1.650.000,00
SISTEMAS COMPLEMENTARES	Infraestrutura básica	construção	2.360.104,00	-	-	2.360.104,00
	Obras complementares	construção	944.041,60	-	-	944.041,60
	Paisagismo urbanização	construção	137.280,00	-	-	137.280,00
	SUBTOTAL		3.441.425,60	-	-	3.441.425,60
ENGENHARIA	Estudos projetos fiscalização	execução	1.427.123,28	-	-	1.427.123,28
	SUBTOTAL		1.427.123,28	-	-	1.427.123,28
TOTAL			29.969.588,88	-	-	29.969.588,88

Figura 21 - Aeródromo de Jacobina



1.3.6 JEQUIÉ - SNJK

Quadro 43 – Resumo Jequié

AERÓDROMO JEQUIÉ				
CLASSIFICAÇÃO:		Local		
CÓDIGO ATUAL / PROPOSTO:		2 / 2		
TIPO DE AVIAÇÃO:		Pequeno porte		
LOCALIZAÇÃO:		Sitio atual		
ÁREA PATRIMONIAL ATUAL (ha):		21		
ÁREA PATRIMONIAL FUTURA (ha):		25		
PREVISÕES		2015	2020	2025
GRUPO DE AERONAVE:		2	2	2
TIPO DE OPERAÇÃO:		VFR	VFR	VFR
ÁREA DE MOVIMENTO				
PISTA	Comprimento (m)	1.400	1.400	1.400
	Largura (m)	29	29	29
SAÍDA	Comprimento (m)	80	80	80
	Largura (m)	25	25	25
PÁTIO	Área (m ²)	5.000	5000	5000
	Comprimento (m)	100	100	100
	Largura (m)	50	50	50
REVESTIMENTO:		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN):		8	8	8
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m ²)		250	250	250
ESTAC. DE VEÍCULOS (m ²)		375	375	375
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA A/C	EPTA A/C	EPTA A/C
ILUMINAÇÃO				
ÁREA EDIFICADA (m ²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA				

JEQUIÉ - SNJK

A localidade de Jequié foi incluída no Sistema Estadual de Aeroportos devido a importância socioeconômica do município no contexto estadual. O Aeródromo foi classificado como Local. Os estudos indicam um potencial de operação de tráfego aéreo regular de médio porte com aeronaves do grupo 3.

O aeródromo atual possui um sítio pequeno, envolto pela malha urbana e sem condições de expansão. Existe possibilidade de expansão apenas na proximidade da cabeceira 32, permitindo uma ampliação da pista de pouso até 1.400m.

Há necessidade, portanto de implantação de um novo aeroporto em novo sítio, para comportar a demanda potencial de operações regulares de aeronaves de grupo 3.

No sítio atual só poderá haver operação VFR e de aeronaves de grupo 2.

ATIVIDADES:

De 2015 a 2020

- Ampliação da área patrimonial dos atuais 21 hectares para 25 hectares.
- Elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto, a fim de garantir a sua preservação de usos incompatíveis com a atividade aeronáutica, incorporando as diretrizes da Portaria nº 256 GC5 de 13mai2011.
- ampliação da pista de pouso em 195m passando dos atuais 1.205m para 1.400m de comprimento.
- Construção de EPTA com 15m², podendo ser adaptada no interior do próprio terminal de passageiros.

As atividades listadas a seguir, correspondem ao no sítio.

De 2015 a 2020

- Escolha de novo sítio aeroportuário, com área ideal de 158 hectares.
- Transferência de sua propriedade para o Poder Público.
- Regularização do aeródromo junto ANAC.
- Elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto, a fim de garantir a sua preservação de usos incompatíveis com a atividade aeronáutica, incorporando as diretrizes da Portaria nº 256 GC5 de 13mai2011.

- Implantação de via de acesso ao aeroporto.
- Implantação de pista de pouso e decolagem, de saída e de pátio de aeronaves, todos em asfalto e com suporte de 14/F/B/Y/T.
- Construção de terminal de passageiros, conforme tipologia de Grupo 2, apresentada no Anexo 2.e de estacionamento de veículos.
- Implantação de serviço de salvamento e combate a incêndio adequado à categoria requerida;
- Implantação do sistema de proteção ao voo tipo "A".
- Construção de edificação para abrigar a EPTA.

JEQUIÉ – SNJK Investimentos no sitio atual

Quadro 44 - Investimentos Jequié (sítio atual)

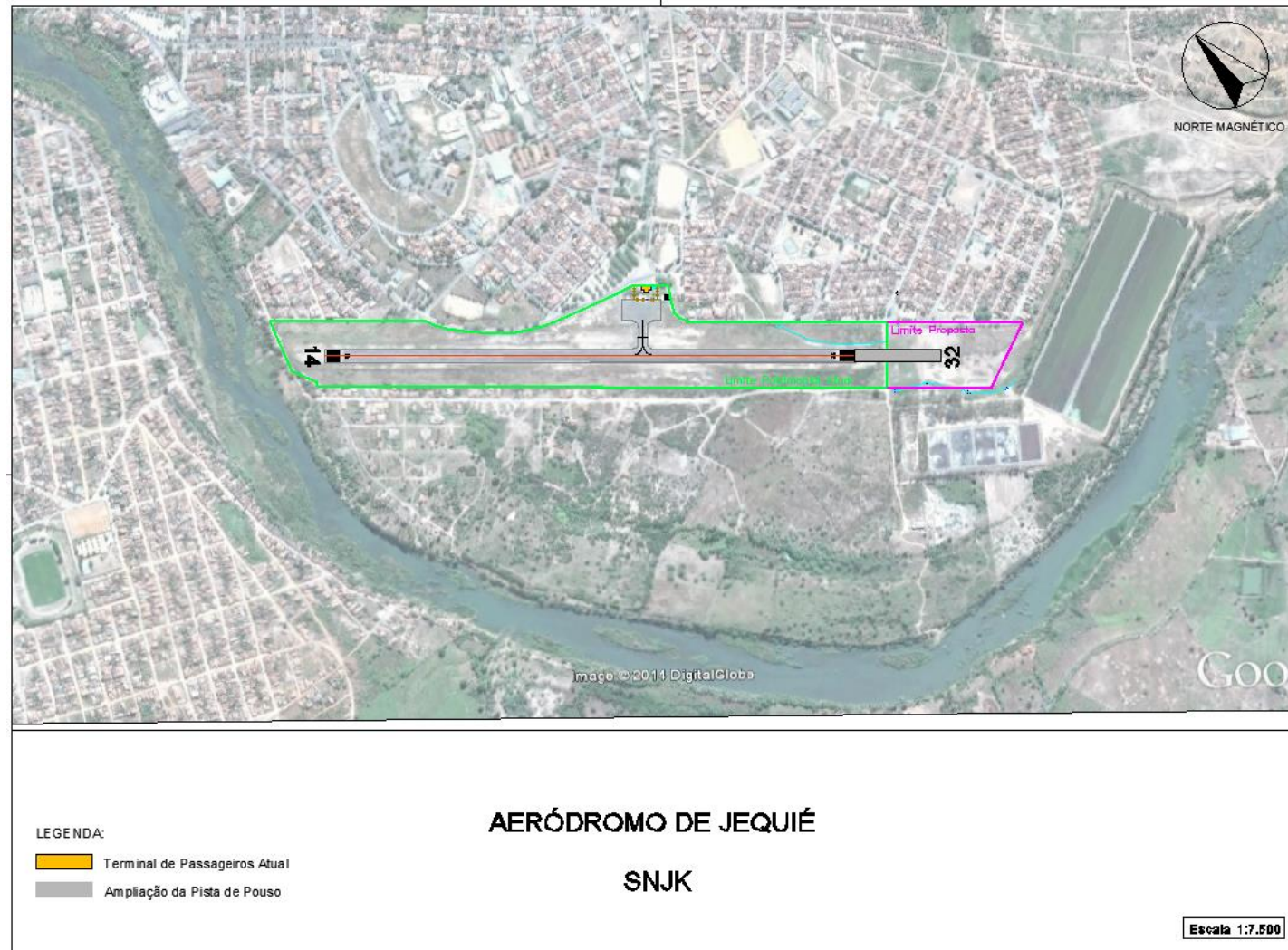
PREVISÃO DE INVESTIMENTO	AERÓDROMO JEQUIÉ					
GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	2015-2020	2020-2025	2025-2035	TOTAL (R\$)
ÁREA DE MOVIMENTO	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	2.047.110,00	-	-	2.047.110,00
		reforço	-	-	-	-
		RESA	-	-	-	-
	Pista de Táxi	implantação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	ampliação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
	SUBTOTAL		2.047.110,00	-	-	2.047.110,00
TERMINAL DE PASSAGEIROS	Terminal de Passageiros	ampliação	-	-	-	-
	Estacionamento	ampliação	-	-	-	-
	SUBTOTAL		-	-	-	-
PROTEÇÃO AO VÔO	Equipamentos	instalação/equip	30.000,00	-	-	30.000,00
	Edificação	construção	30.000,00	-	-	30.000,00
	Balizamento noturno	instalação/equip	-	-	-	-
	SUBTOTAL		60.000,00	-	-	60.000,00
SERVIÇO DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO	Equipamentos	equipamentos	-	-	-	-
	Edificação	construção	-	-	-	-
	SUBTOTAL		-	-	-	-
SISTEMAS COMPLEMENTARES	Infraestrutura básica	construção	210.711,00	-	-	210.711,00
	Obras complementares	construção	84.284,40	-	-	84.284,40
	Paisagismo urbanização	construção	-	-	-	-
	SUBTOTAL		294.995,40	-	-	294.995,40
ENGENHARIA	Estudos projetos fiscalização	execução	120.105,27	-	-	120.105,27
	SUBTOTAL		120.105,27	-	-	120.105,27
TOTAL			2.522.210,67	-	-	2.522.210,67

JEQUIÉ – SNJK Investimentos no novo sítio

Quadro 45 - Investimentos Jequié (novo sítio)

PREVISÃO DE INVESTIMENTO	AERÓDROMO JEQUIÉ					
GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	2015-2020	2020-2025	2025-2035	TOTAL (R\$)
ÁREA DE MOVIMENTO	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	-	-	17.376.000,00	17.376.000,00
		reforço	-	-	-	-
		RESA	-	-	-	-
	Pista de Táxi	implantação	-	-	912.240,00	912.240,00
		reforço	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	ampliação	-	-	1.810.000,00	1.810.000,00
		reforço	-	-	-	-
	SUBTOTAL		-	-	20.098.240,00	20.098.240,00
TERMINAL DE PASSAGEIROS	Terminal de Passageiros	ampliação	-	-	1.240.000,00	1.240.000,00
	Estacionamento	ampliação	-	-	132.800,00	132.800,00
	SUBTOTAL		-	-	1.372.800,00	1.372.800,00
PROTEÇÃO AO VÔO	Equipamentos	instalação/equip	-	-	30.000,00	30.000,00
	Edificação	construção	-	-	30.000,00	30.000,00
	Balizamento noturno	instalação/equip	-	-	1.920.000,00	1.920.000,00
	SUBTOTAL		-	-	1.980.000,00	1.980.000,00
SERVIÇO DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO	Equipamentos	equipamentos	-	-	1.500.000,00	1.500.000,00
	Edificação	construção	-	-	150.000,00	150.000,00
	SUBTOTAL		-	-	1.650.000,00	1.650.000,00
SISTEMAS COMPLEMENTARES	Infraestrutura básica	construção	-	-	2.360.104,00	2.360.104,00
	Obras complementares	construção	-	-	176.800,00	176.800,00
	Paisagismo urbanização	construção	-	-	137.280,00	137.280,00
	SUBTOTAL		-	-	2.674.184,00	2.674.184,00
ENGENHARIA	Estudos projetos fiscalização	execução	-	-	1.388.761,20	1.388.761,20
	SUBTOTAL		-	-	1.388.761,20	1.388.761,20
TOTAL			-	-	29.163.985,20	29.163.985,20

Figura 22 - Aeródromo de Jequié



1.3.7 LUIS EDUARDO MAGALHÃES - SSQZ

Quadro 46 - Resumo Luis Eduardo Magalhães

AERÓDROMO LUIS EDUARDO MAGALHÃES				
CLASSIFICAÇÃO:		Local		
CÓDIGO ATUAL / PROPOSTO:		2 / 2		
TIPO DE AVIAÇÃO:		Pequeno porte		
LOCALIZAÇÃO:		Sitio atual		
ÁREA PATRIMONIAL ATUAL (ha):		19		
ÁREA PATRIMONIAL FUTURA (ha):		50		
PREVISÕES		2015	2020	2025
GRUPO DE AERONAVE:		1	1	1
TIPO DE OPERAÇÃO:		VFR	VFR	VFR
ÁREA DE MOVIMENTO				
PISTA	Comprimento (m)	1.300	1.300	1.300
	Largura (m)	28	28	28
SAÍDA	Comprimento (m)	70	70	70
	Largura (m)	20	20	20
PÁTIO	Área (m ²)	4.200	4200	4200
	Comprimento (m)	70	70	70
	Largura (m)	60	60	60
REVESTIMENTO:		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN):		10	10	10
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m ²)		125	125	125
ESTAC. DE VEÍCULOS (m ²)		350	350	350
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA A/C	EPTA A/C	EPTA A/C
ILUMINAÇÃO		-	-	-
ÁREA EDIFICADA (m ²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		-	-	-

LUIS EDUARDO MAGALHÃES - SSQZ

A localidade de Luís Eduardo Magalhães foi incluída no Sistema Estadual de Aeroportos devido a importância socioeconômica do município no contexto estadual. O Aeródromo foi classificado como Local.

Existe um novo aeroporto no mesmo município que poderá absorver movimentos regulares futuros. Por esse motivo, não há que se prever grandes interferências para este aeroporto.

Este aeroporto deverá operar apenas aeronaves do grupo 1, na condição VFR.

ATIVIDADES:

De 2015 a 2020

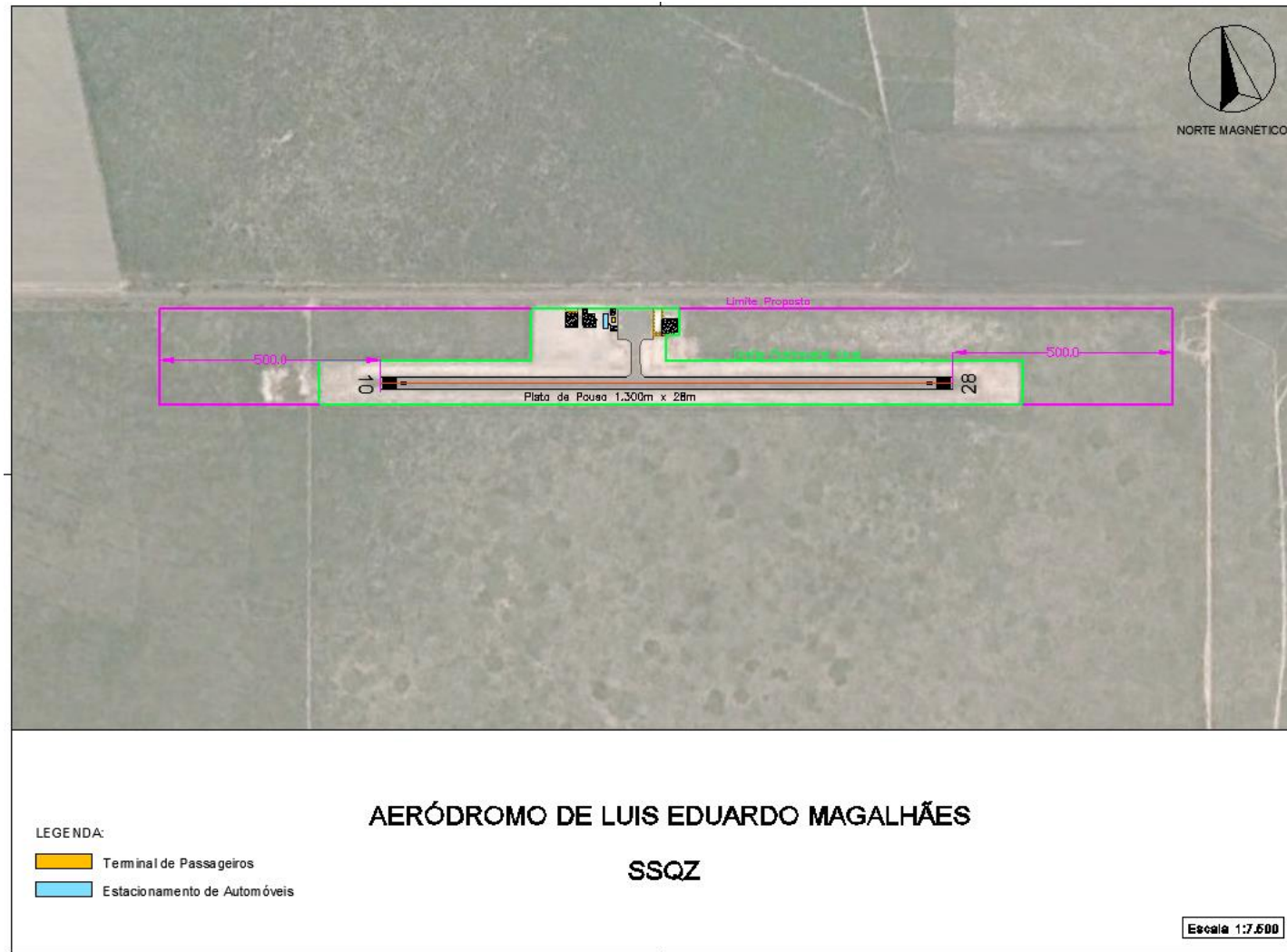
- Ampliação da área patrimonial dos atuais 19 hectares para 50 hectares.
- Elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto, a fim de garantir a sua preservação de usos incompatíveis com a atividade aeronáutica, incorporando as diretrizes da Portaria nº 256 GC5 de 13mai2011.
- Construção de terminal de passageiros com 125m², conforme tipologia de Grupo 1, apresentada no Anexo 2.
- Construção de EPTA com 15m², podendo ser adaptada no interior do próprio terminal de passageiros.

LUIS EDUARDO MAGALHÃES – SSQZ

Quadro 47 - Investimentos Luis Eduardo Magalhães

PREVISÃO DE INVESTIMENTO	AERÓDROMO LUIS EDUARDO MAGALHÃES					
GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	2015-2020	2020-2025	2025-2035	TOTAL (R\$)
ÁREA DE MOVIMENTO	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
		RESA	-	-	-	-
	Pista de Táxi	implantação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	ampliação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
SUBTOTAL			-	-	-	-
TERMINAL DE PASSAGEIROS	Terminal de Passageiros	ampliação	250.000,00	-	-	250.000,00
	Estacionamento	ampliação	-	-	-	-
	SUBTOTAL			250.000,00	-	-
PROTEÇÃO AO VÔO	Equipamentos	instalação/equip	30.000,00	-	-	30.000,00
	Edificação	construção	30.000,00	-	-	30.000,00
	Balizamento noturno	instalação/equip	-	-	-	-
	SUBTOTAL			60.000,00	-	-
SERVIÇO DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO	Equipamentos	equipamentos	-	-	-	-
	Edificação	construção	-	-	-	-
	SUBTOTAL			-	-	-
SISTEMAS COMPLEMENTARES	Infraestrutura básica	construção	31.000,00	-	-	31.000,00
	Obras complementares	construção	12.400,00	-	-	12.400,00
	Paisagismo urbanização	construção	25.000,00	-	-	25.000,00
	SUBTOTAL			68.400,00	-	-
ENGENHARIA	Estudos projetos fiscalização	execução	18.920,00	-	-	18.920,00
SUBTOTAL			18.920,00	-	-	18.920,00
TOTAL			397.320,00	-	-	397.320,00

Figura 23 - Aeródromo Luis Eduardo Magalhães



1.3.8 SANTA MARIA DA VITÓRIA - SNVD

Quadro 48 - Resumo Santa Maria da Vitória

AERÓDROMO SANTA MARIA DA VITORIA				
CLASSIFICAÇÃO:		Local		
CÓDIGO ATUAL / PROPOSTO:		2 / 2		
TIPO DE AVIAÇÃO:		Pequeno porte		
LOCALIZAÇÃO:		Sitio atual		
ÁREA PATRIMONIAL ATUAL (ha):		25		
ÁREA PATRIMONIAL FUTURA (ha):		66		
PREVISÕES		2015	2020	2025
GRUPO DE AERONAVE:		1	1	1
TIPO DE OPERAÇÃO:		VFR	VFR	VFR
ÁREA DE MOVIMENTO				
PISTA	Comprimento (m)	1.308	1.308	1.308
	Largura (m)	29	29	29
SAÍDA	Comprimento (m)	66	66	66
	Largura (m)	18	18	18
PÁTIO	Área (m ²)	4.900	4900	4900
	Comprimento (m)	100	100	100
	Largura (m)	49	49	49
REVESTIMENTO:		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN):				
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m ²)		125	125	125
ESTAC. DE VEÍCULOS (m ²)		350	350	350
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		EPTA A/C	EPTA A/C	EPTA A/C
ILUMINAÇÃO		-	-	-
ÁREA EDIFICADA (m ²)		15	15	15
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		-	-	-

SANTA MARIA DA VITÓRIA - SNVD

A localidade de Santa Maria da Vitória foi incluída no Sistema Estadual de Aeroportos devido a importância socioeconômica do município no contexto estadual. O Aeródromo foi classificado como Local.

ATIVIDADES:

De 2015 a 2020

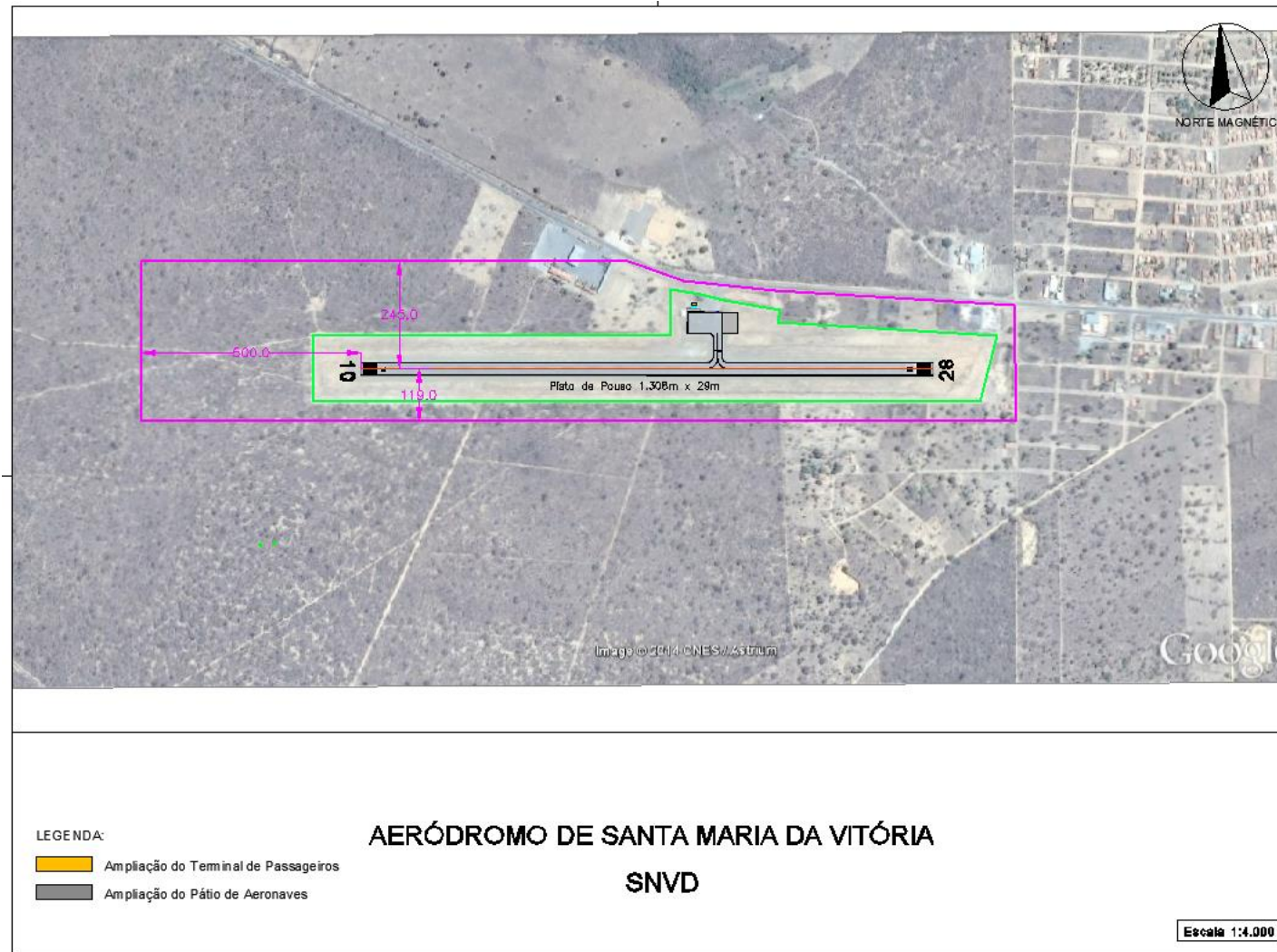
- Ampliação da área patrimonial dos atuais 25 hectares para 66 hectares.
- Elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto, a fim de garantir a sua preservação de usos incompatíveis com a atividade aeronáutica, incorporando as diretrizes da Portaria nº 256 GC5 de 13mai2011.
- Ampliação do terminal de passageiros em 40m², totalizando 125m², conforme tipologia de Grupo 1, apresentada no Anexo 2.
- Construção de EPTA com 15m², podendo ser adaptada no interior do próprio terminal de passageiros.
- Ampliação do pátio de aeronaves em 1.078m².

SANTA MARIA DA VITÓRIA – SNVD

Quadro 49 - Investimentos Santa Maria da Vitória

PREVISÃO DE INVESTIMENTO	AERÓDROMO SANTA MARIA DA VITORIA					
GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	2015-2020	2020-2025	2025-2035	TOTAL (R\$)
ÁREA DE MOVIMENTO	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
		RESA	-	-	-	-
	Pista de Táxi	implantação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	ampliação	390.236,00	-	-	390.236,00
		reforço	-	-	-	-
	SUBTOTAL		390.236,00	-	-	390.236,00
TERMINAL DE PASSAGEIROS	Terminal de Passageiros	ampliação	80.000,00	-	-	80.000,00
	Estacionamento	ampliação	-	-	-	-
	SUBTOTAL		80.000,00	-	-	80.000,00
PROTEÇÃO AO VÔO	Equipamentos	instalação/equip	30.000,00	-	-	30.000,00
	Edificação	construção	30.000,00	-	-	30.000,00
	Balizamento noturno	instalação/equip	-	-	-	-
	SUBTOTAL		60.000,00	-	-	60.000,00
SERVIÇO DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO	Equipamentos	equipamentos	-	-	-	-
	Edificação	construção	-	-	-	-
	SUBTOTAL		-	-	-	-
SISTEMAS COMPLEMENTARES	Infraestrutura básica	construção	53.023,60	-	-	53.023,60
	Obras complementares	construção	21.209,44	-	-	21.209,44
	Paisagismo urbanização	construção	8.000,00	-	-	8.000,00
	SUBTOTAL		82.233,04	-	-	82.233,04
ENGENHARIA	Estudos projetos fiscalização	execução	30.623,45	-	-	30.623,45
	SUBTOTAL		30.623,45	-	-	30.623,45
TOTAL			643.092,49	-	-	643.092,49

Figura 24 - Aeródromo de Santa Maria da Vitória



1.3.9 SENTO SÉ - SNSE

Quadro 50 - Resumo Sento Sé

AERÓDROMO SENTO SÉ				
CLASSIFICAÇÃO:		Local		
CÓDIGO ATUAL / PROPOSTO:		2 / 2		
TIPO DE AVIAÇÃO:		Pequeno porte		
LOCALIZAÇÃO:		Sitio atual		
ÁREA PATRIMONIAL ATUAL (ha):		15		
ÁREA PATRIMONIAL FUTURA (ha):		65		
PREVISÕES		2015	2020	2025
GRUPO DE AERONAVE:		1	1	1
TIPO DE OPERAÇÃO:		VFR	VFR	VFR
ÁREA DE MOVIMENTO				
PISTA	Comprimento (m)	1.200	1.200	1.200
	Largura (m)	23	23	23
SAÍDA	Comprimento (m)	35	35	35
	Largura (m)	15	15	15
PÁTIO	Área (m ²)	5.100	5100	5100
	Comprimento (m)	85	85	85
	Largura (m)	60	60	60
REVESTIMENTO:		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN):		6	6	6
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m ²)		125	125	125
ESTAC. DE VEÍCULOS (m ²)		350	350	350
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		-	-	-
ILUMINAÇÃO		-	-	-
ÁREA EDIFICADA (m ²)		-	-	-
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		-	-	-

SENTO SÉ - SNSE

O Aeródromo de Sento Sé foi incluído no Sistema Estadual de Aeroportos devido a importância socioeconômica do município no contexto estadual e foi classificado como Local.

ATIVIDADES:

De 2015 a 2020

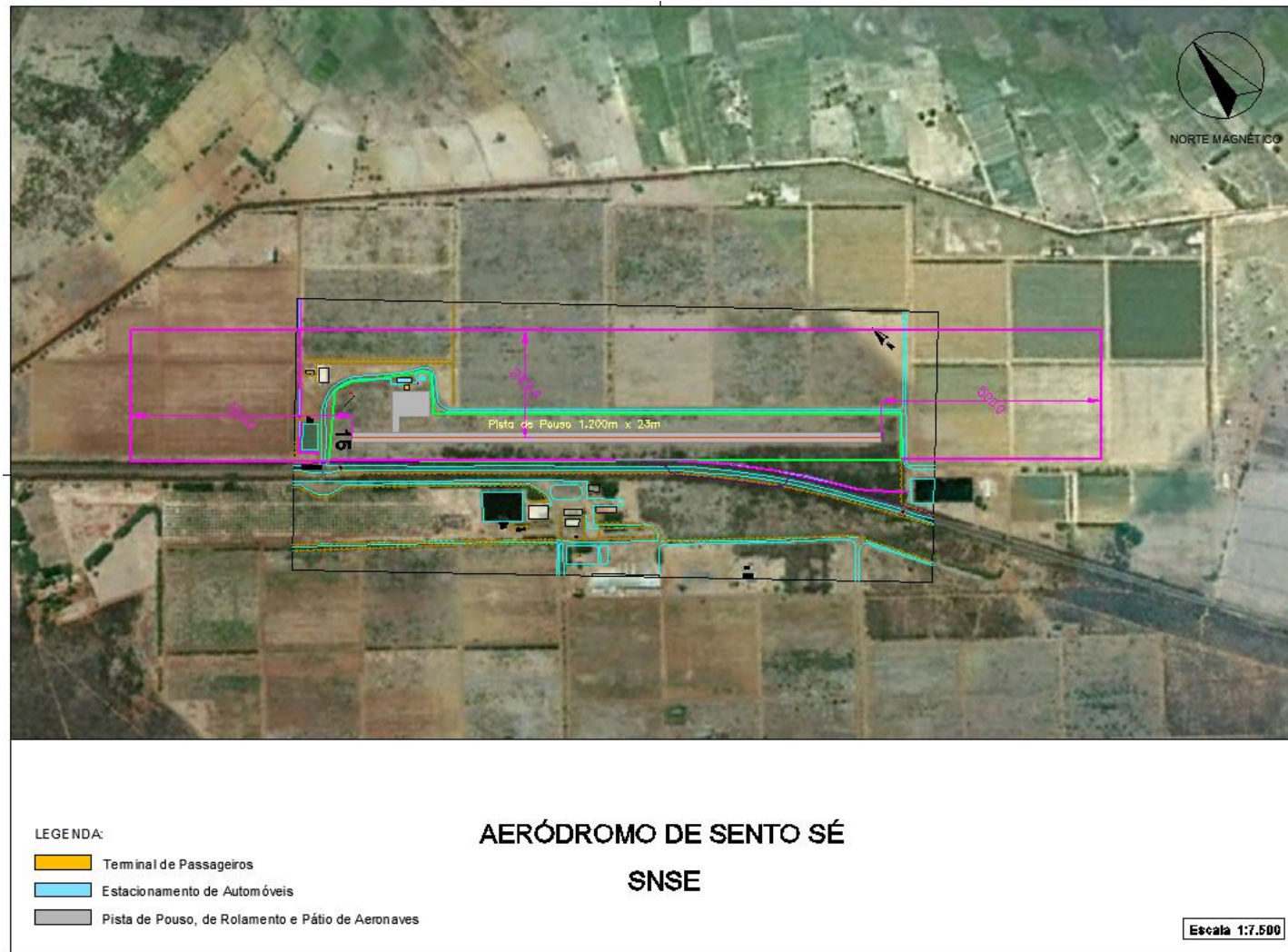
- Ampliação da área patrimonial dos atuais 15 hectares para 65 hectares.
- Elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto, a fim de garantir a sua preservação de usos incompatíveis com a atividade aeronáutica, incorporando as diretrizes da Portaria nº 256 GC5 de 13mai2011.
- Pavimentação da pista de pouso com 1.200m x 23m.
- Pavimentação da pista de rolamento com 35m x 15m.
- Pavimentação do pátio de aeronaves com 85m x 60m.
- Construção de terminal de passageiros com 125m², conforme tipologia de Grupo 1, apresentada no Anexo 2.
- Construção de estacionamento de automóveis com 350m².
- Construção de EPTA com 15m², podendo ser adaptada no interior do próprio terminal de passageiros.
- Adequação de pista de acesso à nova área terminal.

SENTO SÉ – SNSE

Quadro 51 - Investimentos Sento Sé

PREVISÃO DE INVESTIMENTO	AERÓDROMO SENTO SÉ					
GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	2015-2020	2020-2025	2025-2035	TOTAL (R\$)
ÁREA DE MOVIMENTO	Pista de Pouso e Decolagem	pavimentação	9.991.200,00	-	-	9.991.200,00
		reforço	-	-	-	-
		RESA	-	-	-	-
	Pista de Táxi	pavimentação	190.050,00	-	-	190.050,00
		reforço	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	pavimentação	1.846.200,00	-	-	1.846.200,00
		reforço	-	-	-	-
	SUBTOTAL		12.027.450,00	-	-	12.027.450,00
TERMINAL DE PASSAGEIROS	Terminal de Passageiros	construção	250.000,00	-	-	250.000,00
	Estacionamento	construção	58.100,00	-	-	58.100,00
	SUBTOTAL		308.100,00	-	-	308.100,00
PROTEÇÃO AO VÔO	Equipamentos	instalação/equip	30.000,00	-	-	30.000,00
	Edificação	construção	30.000,00	-	-	30.000,00
	Balizamento noturno	instalação/equip	-	-	-	-
	SUBTOTAL		60.000,00	-	-	60.000,00
SERVIÇO DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO	Equipamentos	equipamentos	-	-	-	-
	Edificação	construção	-	-	-	-
	SUBTOTAL		-	-	-	-
SISTEMAS COMPLEMENTARES	Infraestrutura básica	construção	1.239.555,00	-	-	1.239.555,00
	Obras complementares	construção	495.822,00	-	-	495.822,00
	Paisagismo urbanização	construção	30.810,00	-	-	30.810,00
	SUBTOTAL		1.766.187,00	-	-	1.766.187,00
ENGENHARIA	Estudos projetos fiscalização	execução	708.086,85	-	-	708.086,85
	SUBTOTAL		708.086,85	-	-	708.086,85
TOTAL			14.869.823,85	-	-	14.869.823,85

Figura 25 - Aeródromo Sento Sé



1.4 DESENVOLVIMENTO DOS AEROPORTOS COMPLEMENTARES

1.4.1 BURITIRAMA - SNTQ

Quadro 52 - Resumo Buritirama

AERÓDROMO BURITIRAMA				
CLASSIFICAÇÃO:		Complementar		
CÓDIGO ATUAL / PROPOSTO:		2 / 2		
TIPO DE AVIAÇÃO:		Pequeno porte		
LOCALIZAÇÃO:		Sitio atual		
ÁREA PATRIMONIAL ATUAL (ha):		11		
ÁREA PATRIMONIAL FUTURA (ha):		61		
PREVISÕES		2015	2020	2025
GRUPO DE AERONAVE:		1	1	1
TIPO DE OPERAÇÃO:		VFR	VFR	VFR
ÁREA DE MOVIMENTO				
PISTA	Comprimento (m)	1.200	1.200	1.200
	Largura (m)	23	23	23
SAÍDA	Comprimento (m)	35	35	35
	Largura (m)	15	15	15
PÁTIO	Área (m ²)	5100	5100	5100
	Comprimento (m)	85	85	85
	Largura (m)	60	60	60
REVESTIMENTO:		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN):		6	6	6
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m ²)		125	125	125
ESTAC. DE VEÍCULOS (m ²)		350	350	350
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		-	-	-
ILUMINAÇÃO		-	-	-
ÁREA EDIFICADA (m ²)		-	-	-
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		-	-	-

BURITIRAMA - SNTQ

O Aeródromo de Buritirama foi incluído no Sistema Estadual de Aeroportos, pela sua localização estratégica, e com o objetivo de proporcionar a integração da localidade com as demais regiões do Estado pelo modal aéreo. Foi classificado como complementar.

ATIVIDADES:

De 2015 a 2020

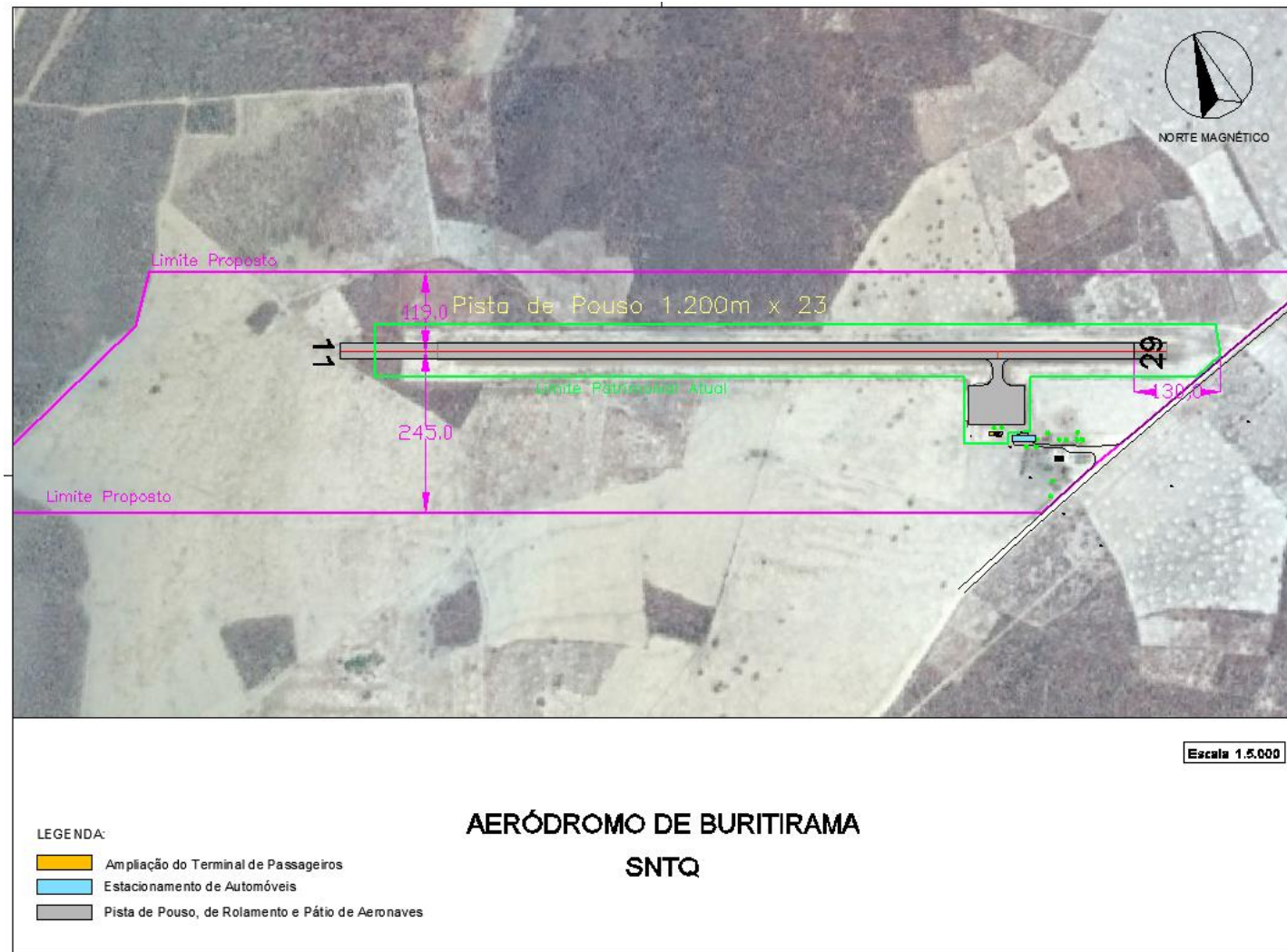
- Ampliação de sua área patrimonial passando dos atuais 11 hectares para 61 hectares.
- Elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto, a fim de garantir a sua preservação de usos incompatíveis com a atividade aeronáutica, incorporando as diretrizes da Portaria nº 256 GC5 de 13mai2011.
- Pavimentação da pista de pouso com 1.200m x 23m.
- Pavimentação da pista de rolamento.
- Pavimentação do pátio de aeronaves.
- Ampliação do terminal de passageiros totalizando 125m², conforme tipologia de Grupo 1, apresentada no Anexo 2.
- Construção de estacionamento de automóveis com 350m².
- Adequação do sistema viário de acesso à nova área terminal.

BURITIRAMA – SNTQ

Quadro 53 - Investimentos Buritirama

PREVISÃO DE INVESTIMENTO	AERÓDROMO BURITIRAMA					
GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	2015-2020	2020-2025	2025-2035	TOTAL (R\$)
ÁREA DE MOVIMENTO	Pista de Pouso e Decolagem	Pavimentação	9.991.200,00	-	-	9.991.200,00
		reforço	-	-	-	-
		RESA	-	-	-	-
	Pista de Táxi	Pavimentação	190.050,00	-	-	190.050,00
		reforço	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	Pavimentação	1.846.200,00	-	-	1.846.200,00
		reforço	-	-	-	-
	SUBTOTAL		12.027.450,00	-	-	12.027.450,00
TERMINAL DE PASSAGEIROS	Terminal de Passageiros	ampliação	94.000,00	-	-	94.000,00
	Estacionamento	ampliação	58.100,00	-	-	58.100,00
	SUBTOTAL		152.100,00	-	-	152.100,00
PROTEÇÃO AO VÔO	Equipamentos	instalação/equip	-	-	-	-
	Edificação	construção	-	-	-	-
	Balizamento noturno	instalação/equip	-	-	-	-
	SUBTOTAL		-	-	-	-
SERVIÇO DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO	Equipamentos	equipamentos	-	-	-	-
	Edificação	construção	-	-	-	-
	SUBTOTAL		-	-	-	-
SISTEMAS COMPLEMENTARES	Infraestrutura básica	construção	1.217.955,00	-	-	1.217.955,00
	Obras complementares	construção	487.182,00	-	-	487.182,00
	Paisagismo urbanização	construção	15.210,00	-	-	15.210,00
	SUBTOTAL		1.720.347,00	-	-	1.720.347,00
ENGENHARIA	Estudos projetos fiscalização	execução	694.994,85	-	-	694.994,85
	SUBTOTAL		694.994,85	-	-	694.994,85
TOTAL			14.594.891,85	-	-	14.594.891,85

Figura 26 - Aeródromo de Buritirama



1.4.2 CAETITÉ - SNIE

Quadro 54 - Resumo Caetité

AERÓDROMO CAETITÉ				
CLASSIFICAÇÃO:		Complementar		
CÓDIGO ATUAL / PROPOSTO:		1/1		
TIPO DE AVIAÇÃO:		Pequeno porte		
LOCALIZAÇÃO:		Sitio atual		
ÁREA PATRIMONIAL ATUAL (ha):		28		
ÁREA PATRIMONIAL FUTURA (ha):		73		
PREVISÕES		2015	2020	2025
GRUPO DE AERONAVE:		1	1	1
TIPO DE OPERAÇÃO:		VFR	VFR	VFR
ÁREA DE MOVIMENTO				
PISTA	Comprimento (m)	1.364	1.364	1.364
	Largura (m)	20	20	20
SAÍDA	Comprimento (m)	212	212	212
	Largura (m)	15	15	15
PÁTIO	Área (m ²)	5.100	5100	5100
	Comprimento (m)	85	85	85
	Largura (m)	60	60	60
REVESTIMENTO:		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN):		8	8	8
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m ²)		125	125	125
ESTAC. DE VEÍCULOS (m ²)		350	350	350
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		-	-	-
ILUMINAÇÃO		-	-	-
ÁREA EDIFICADA (m ²)		-	-	-
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		-	-	-

CAETITÉ - SNIE

O Aeródromo de Caetité foi incluído no Sistema Estadual de Aeroportos, pela sua localização estratégica, e com o objetivo de proporcionar a integração da localidade com as demais regiões do Estado pelo modal aéreo. Foi classificado como complementar.

ATIVIDADES:

De 2015 a 2020

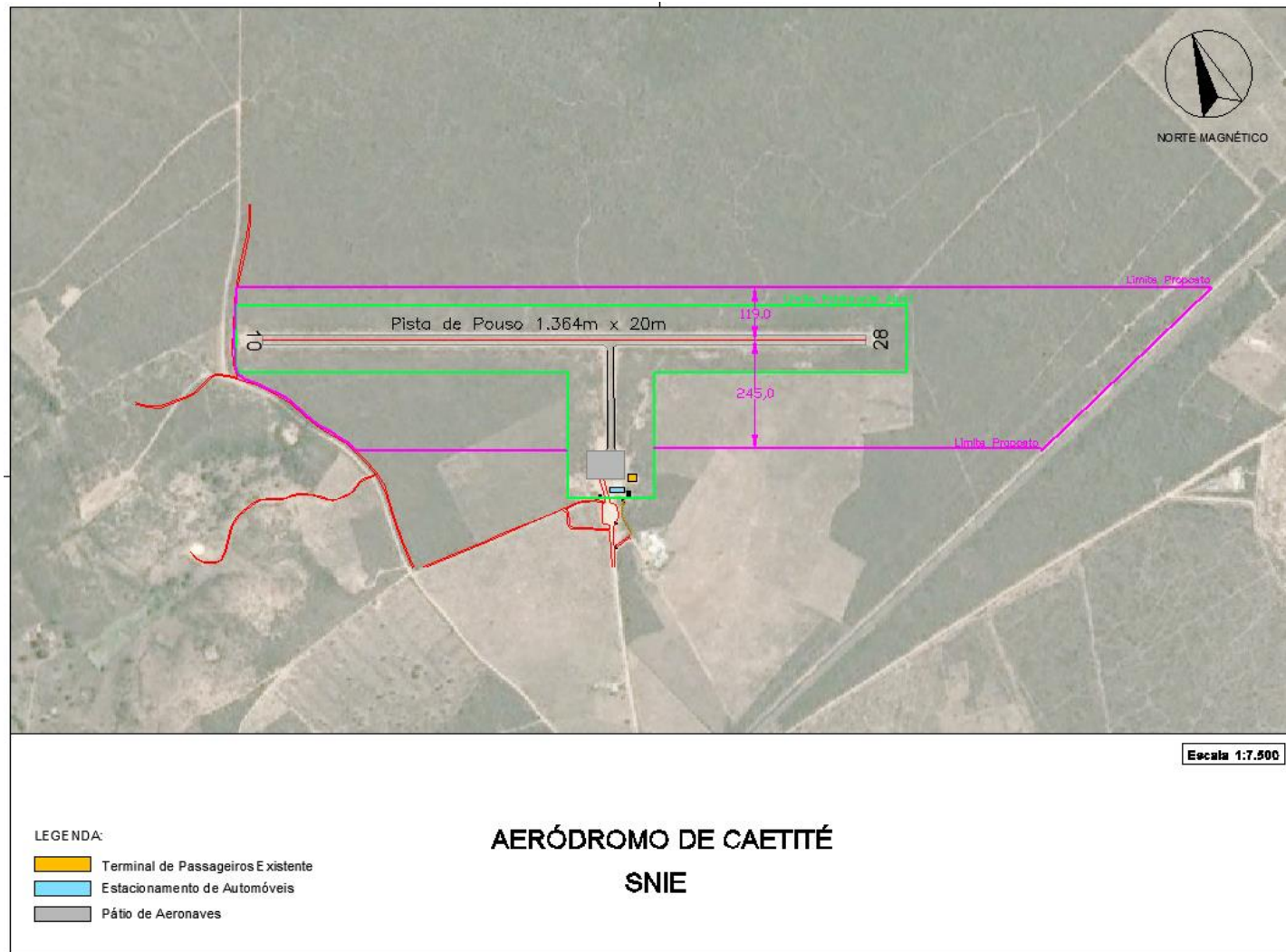
- Ampliação de sua área patrimonial passando dos atuais 28 hectares para 73 hectares.
- Elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto, a fim de garantir a sua preservação de usos incompatíveis com a atividade aeronáutica, incorporando as diretrizes da Portaria nº 256 GC5 de 13mai2011.
- Alargamento da pista de rolamento, passando dos atuais 9,6m para 15m.
- Ampliação e pavimentação do pátio de aeronaves, totalizando 5.100m².
- Construção de estacionamento de automóveis com 350m².
- Adequação do sistema viário de acesso à nova área terminal.

CAETITÉ – SNIE

Quadro 55 - Investimentos Caetité

PREVISÃO DE INVESTIMENTO	AERÓDROMO CAETITÉ					
GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	2015-2020	2020-2025	2025-2035	TOTAL (R\$)
ÁREA DE MOVIMENTO	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
		RESA	-	-	-	-
	Pista de Táxi	Alargamento	414.417,60	-	-	414.417,60
		reforço	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	Construção	1.846.200,00	-	-	1.846.200,00
		reforço	-	-	-	-
	SUBTOTAL		2.260.617,60	-	-	2.260.617,60
TERMINAL DE PASSAGEIROS	Terminal de Passageiros	construção	-	-	-	-
	Estacionamento	construção	58.100,00	-	-	58.100,00
	SUBTOTAL		58.100,00	-	-	58.100,00
PROTEÇÃO AO VÔO	Equipamentos	instalação/equip	-	-	-	-
	Edificação	construção	-	-	-	-
	Balizamento noturno	instalação/equip	-	-	-	-
	SUBTOTAL		-	-	-	-
SERVIÇO DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO	Equipamentos	equipamentos	-	-	-	-
	Edificação	construção	-	-	-	-
	SUBTOTAL		-	-	-	-
SISTEMAS COMPLEMENTARES	Infraestrutura básica	construção	231.871,76	-	-	231.871,76
	Obras complementares	construção	92.748,70	-	-	92.748,70
	Paisagismo urbanização	construção	5.810,00	-	-	5.810,00
	SUBTOTAL		330.430,46	-	-	330.430,46
ENGENHARIA	Estudos projetos fiscalização	execução	132.457,40	-	-	132.457,40
	SUBTOTAL		132.457,40	-	-	132.457,40
TOTAL			2.781.605,47	-	-	2.781.605,47

Figura 27 - Aeródromo de Caetité



1.4.3 CAMPO ALEGRE DE LOURDES - SSRK

Quadro 56 - Resumo Campo Alegre de Lourdes

AERÓDROMO CAMPO ALEGRE DE LOURDES				
CLASSIFICAÇÃO:		Complementar		
CÓDIGO ATUAL / PROPOSTO:		1/1		
TIPO DE AVIAÇÃO:		Pequeno porte		
LOCALIZAÇÃO:		Sitio atual		
ÁREA PATRIMONIAL ATUAL (ha):		16		
ÁREA PATRIMONIAL FUTURA (ha):		80		
PREVISÕES		2015	2020	2025
GRUPO DE AERONAVE:		1	1	1
TIPO DE OPERAÇÃO:		VFR	VFR	VFR
ÁREA DE MOVIMENTO				
PISTA	Comprimento (m)	1.500	1.500	1.500
	Largura (m)	20	20	20
SAÍDA	Comprimento (m)	73	73	73
	Largura (m)	15	15	15
PÁTIO	Área (m ²)	5.100	5100	5100
	Comprimento (m)	85	85	85
	Largura (m)	60	60	60
REVESTIMENTO:		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN):		8	8	8
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m ²)		125	125	125
ESTAC. DE VEÍCULOS (m ²)		350	350	350
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		-	-	-
ILUMINAÇÃO		-	-	-
ÁREA EDIFICADA (m ²)		-	-	-
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		-	-	-

CAMPO ALEGRE DE LOURDES - SSRK

O Aeródromo de Campo Alegre de Lourdes foi incluído no Sistema Estadual de Aeroportos, pela sua localização estratégica, e com o objetivo de proporcionar a integração da localidade com as demais regiões do Estado pelo modal aéreo. Foi classificado como complementar.

ATIVIDADES:

De 2015 a 2020

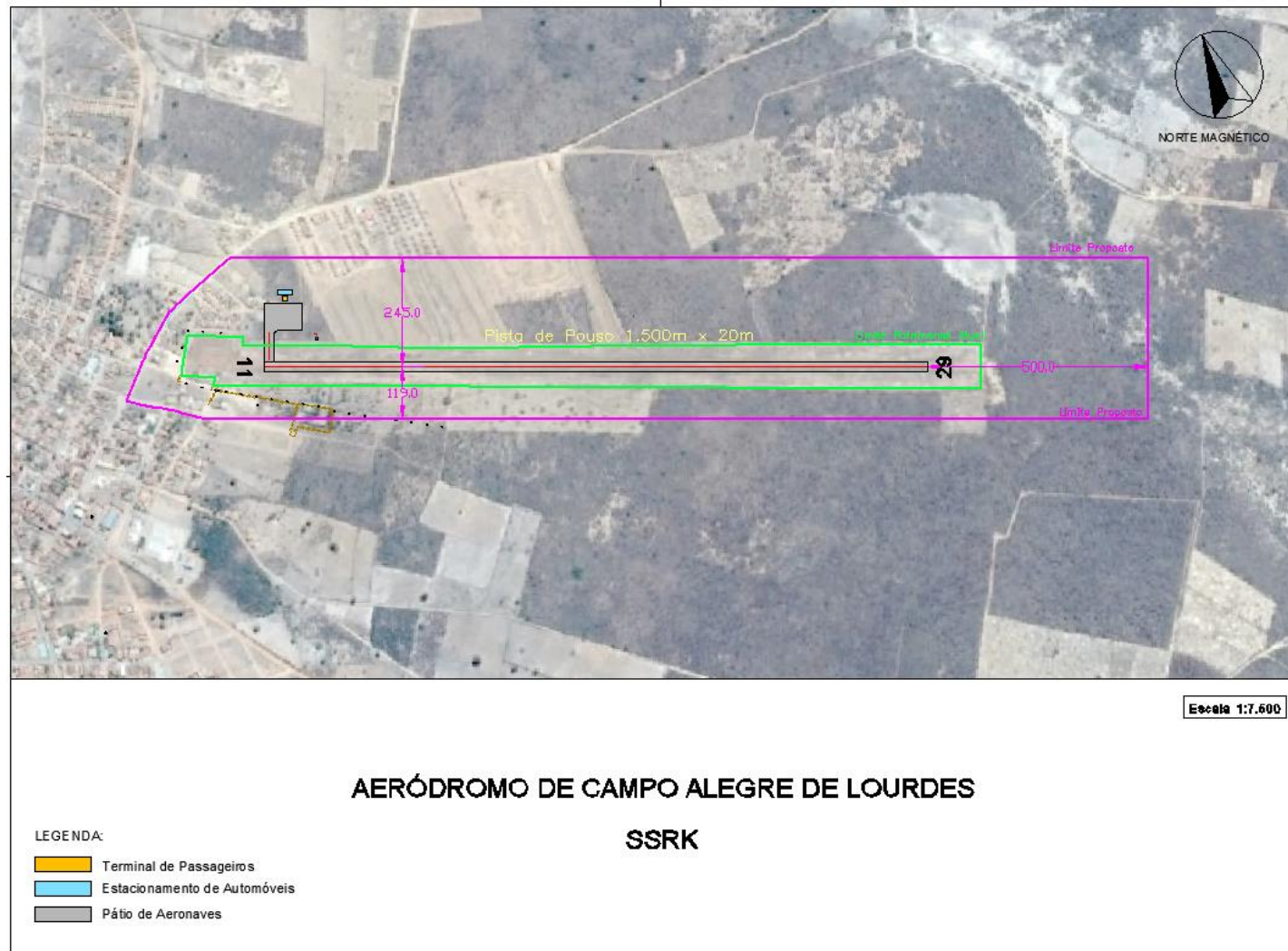
- Ampliação de sua área patrimonial passando dos atuais 16 hectares para 80 hectares.
- Elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto, a fim de garantir a sua preservação de usos incompatíveis com a atividade aeronáutica, incorporando as diretrizes da Portaria nº 256 GC5 de 13mai2011.
- Construção de pista de rolamento com 73m x 15m.
- Construção de pátio de aeronaves, com 85m x 60m.
- Construção de terminal de passageiros com 125m², , conforme tipologia de Grupo 1, apresentada no Anexo 2.
- Construção de estacionamento de automóveis com 350m².
- Adequação do sistema viário de acesso à nova área terminal.

CAMPO ALEGRE DE LOURDES – SSRK

Quadro 57 - Investimentos Campo Alegre de Lourdes

PREVISÃO DE INVESTIMENTO	AERÓDROMO CAMPO ALEGRE DE LOURDES					
GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	2015-2020	2020-2025	2025-2035	TOTAL (R\$)
ÁREA DE MOVIMENTO	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
		RESA	-	-	-	-
	Pista de Táxi	implantação	396.390,00	-	-	396.390,00
		reforço	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	ampliação	1.846.200,00	-	-	1.846.200,00
		reforço	-	-	-	-
SUBTOTAL			2.242.590,00	-	-	2.242.590,00
TERMINAL DE PASSAGEIROS	Terminal de Passageiros	ampliação	250.000,00	-	-	250.000,00
	Estacionamento	ampliação	58.100,00	-	-	58.100,00
	SUBTOTAL			308.100,00	-	-
PROTEÇÃO AO VÔO	Equipamentos	instalação/equip	-	-	-	-
	Edificação	construção	-	-	-	-
	Balizamento noturno	instalação/equip	-	-	-	-
	SUBTOTAL			-	-	-
SERVIÇO DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO	Equipamentos	equipamentos	-	-	-	-
	Edificação	construção	-	-	-	-
	SUBTOTAL			-	-	-
SISTEMAS COMPLEMENTARES	Infraestrutura básica	construção	255.069,00	-	-	255.069,00
	Obras complementares	construção	102.027,60	-	-	102.027,60
	Paisagismo urbanização	construção	30.810,00	-	-	30.810,00
	SUBTOTAL			387.906,60	-	-
ENGENHARIA	Estudos projetos fiscalização	execução	146.929,83	-	-	146.929,83
	SUBTOTAL			146.929,83	-	-
TOTAL			3.085.526,43	-	-	3.085.526,43

Figura 28 - Aeródromo de Campo Alegre de Lourdes



1.4.4 FORMOSA DO RIO PRETO - SDKJ

Quadro 58 - Resumo Formosa do Rio Preto

AERÓDROMO FORMOSA DO RIO PRETO				
CLASSIFICAÇÃO:		Complementar		
CÓDIGO ATUAL / PROPOSTO:		2 / 2		
TIPO DE AVIAÇÃO:		Pequeno porte		
LOCALIZAÇÃO:		Sitio atual		
ÁREA PATRIMONIAL ATUAL (ha):		14		
ÁREA PATRIMONIAL FUTURA (ha):		84		
PREVISÕES		2015	2020	2025
GRUPO DE AERONAVE:		1	1	1
TIPO DE OPERAÇÃO:		VFR	VFR	VFR
ÁREA DE MOVIMENTO				
PISTA	Comprimento (m)	1.320	1.320	1.320
	Largura (m)	23	23	23
SAÍDA	Comprimento (m)	44	44	44
	Largura (m)	15	15	15
PÁTIO	Área (m ²)	5100	5100	5100
	Comprimento (m)	85	85	85
	Largura (m)	60	60	60
REVESTIMENTO:		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN):		6	6	6
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m ²)		125	125	125
ESTAC. DE VEÍCULOS (m ²)		350	350	350
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		-	-	-
ILUMINAÇÃO		-	-	-
ÁREA EDIFICADA (m ²)		-	-	-
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		-	-	-

FORMOSA DO RIO PRETO - SDKJ

O Aeródromo de Formosa do Rio Preto foi incluído no Sistema Estadual de Aeroportos, pela sua localização estratégica, e com o objetivo de proporcionar a integração da localidade com as demais regiões do Estado pelo modal aéreo. Foi classificado como complementar.

ATIVIDADES:

De 2015 a 2020

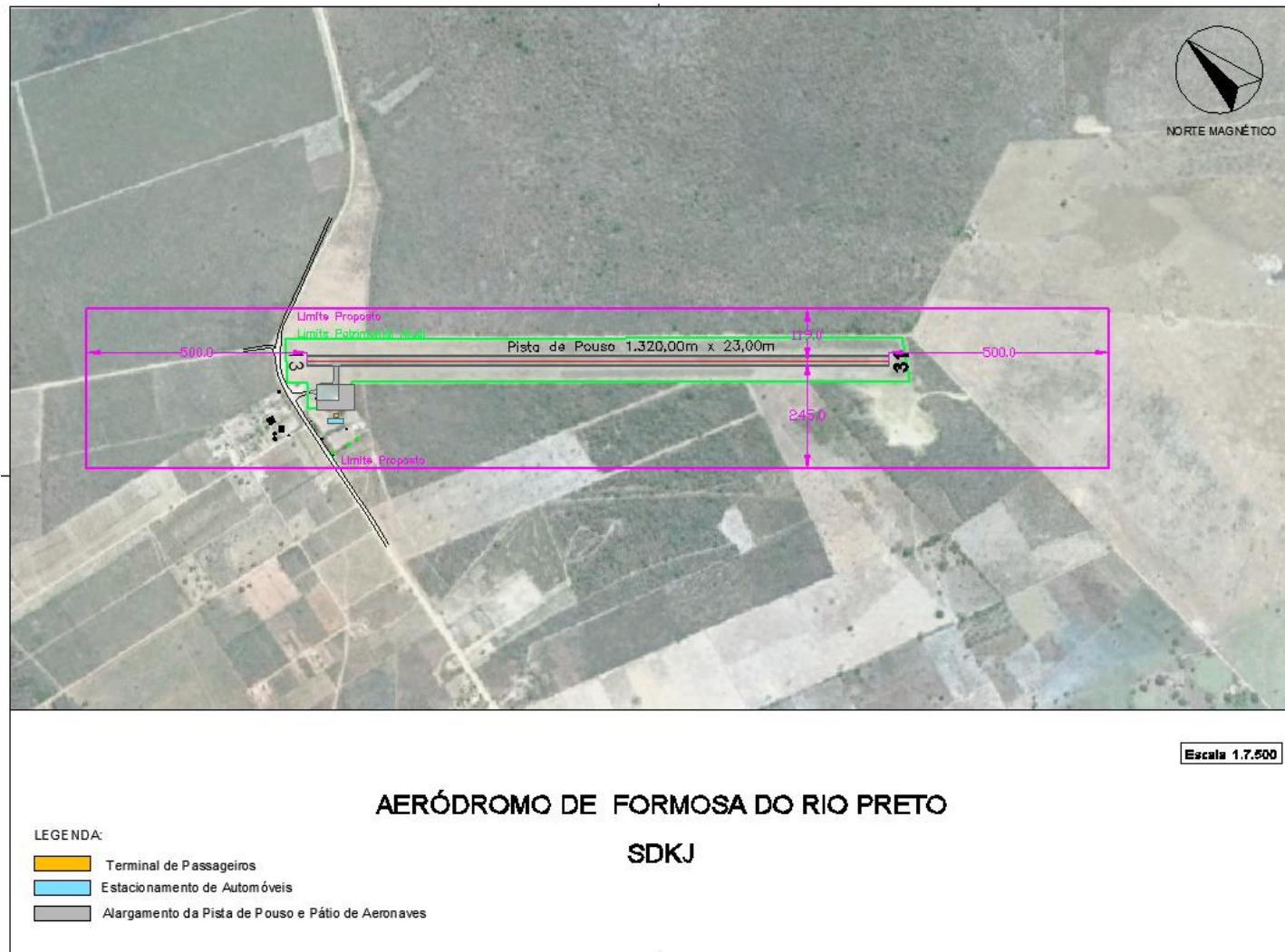
- Ampliação de sua área patrimonial passando dos atuais 14 hectares para 84 hectares.
- Elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto, a fim de garantir a sua preservação de usos incompatíveis com a atividade aeronáutica, incorporando as diretrizes da Portaria nº 256 GC5 de 13mai2011.
- Alargamento da pista de pouso, passando dos atuais 18,5m para 23m.
- Reforço do pavimento da pista de pouso atual.
- Alargamento da pista de rolamento, passando dos atuais 12m para 15m.
- Reforço do pavimento da pista de rolamento atual.
- Ampliação do pátio de aeronaves.
- Reforço do pavimento do pátio de aeronaves atual.
- Construção de terminal de passageiros com 125m², conforme tipologia de Grupo 1, apresentada no Anexo 2.
- Construção de estacionamento de automóveis com 350m².
- Adequação do sistema viário de acesso à nova área terminal.

FORMOSA DO RIO PRETO – SDKJ

Quadro 59 - Investimentos Formosa do Rio Preto

PREVISÃO DE INVESTIMENTO	AERÓDROMO FORMOSA DO RIO PRETO					
GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	2015-2020	2020-2025	2025-2035	TOTAL (R\$)
ÁREA DE MOVIMENTO	Pista de Pouso e Decolagem	Alargamento	2.150.280,00	-	-	2.150.280,00
		reforço	2.271.060,00	-	-	2.271.060,00
		RESA	-	-	-	-
	Pista de Táxi	Alargamento	47.784,00	-	-	47.784,00
		reforço	49.104,00	-	-	49.104,00
	Pátio de Aeronaves	ampliação	1.194.600,00	-	-	1.194.600,00
		reforço	238.545,00	-	-	238.545,00
	SUBTOTAL		5.951.373,00	-	-	5.951.373,00
TERMINAL DE PASSAGEIROS	Terminal de Passageiros	ampliação	250.000,00	-	-	250.000,00
	Estacionamento	ampliação	58.100,00	-	-	58.100,00
	SUBTOTAL		308.100,00	-	-	308.100,00
PROTEÇÃO AO VÔO	Equipamentos	instalação/equip	-	-	-	-
	Edificação	construção	-	-	-	-
	Balizamento noturno	instalação/equip	-	-	-	-
	SUBTOTAL		-	-	-	-
SERVIÇO DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO	Equipamentos	equipamentos	-	-	-	-
	Edificação	construção	-	-	-	-
	SUBTOTAL		-	-	-	-
SISTEMAS COMPLEMENTARES	Infraestrutura básica	construção	625.947,30	-	-	625.947,30
	Obras complementares	construção	250.378,92	-	-	250.378,92
	Paisagismo urbanização	construção	30.810,00	-	-	30.810,00
	SUBTOTAL		907.136,22	-	-	907.136,22
ENGENHARIA	Estudos projetos fiscalização	execução	358.330,46	-	-	358.330,46
	SUBTOTAL		358.330,46	-	-	358.330,46
TOTAL			7.524.939,68	-	-	7.524.939,68

Figura 29 - Aeródromo de Formosa do Rio Preto



1.4.5 ITAPETINGA - SNIP

Quadro 60 - Resumo Itapetinga

AERÓDROMO ITAPETINGA				
CLASSIFICAÇÃO:		Complementar		
CÓDIGO ATUAL / PROPOSTO:		2 / 2		
TIPO DE AVIAÇÃO:		Pequeno porte		
LOCALIZAÇÃO:		Sitio atual		
ÁREA PATRIMONIAL ATUAL (ha):		21		
ÁREA PATRIMONIAL FUTURA (ha):		73		
PREVISÕES		2015	2020	2025
GRUPO DE AERONAVE:		1	1	1
TIPO DE OPERAÇÃO:		VFR	VFR	VFR
ÁREA DE MOVIMENTO				
PISTA	Comprimento (m)	1.401	1.401	1.401
	Largura (m)	29	29	29
SAÍDA	Comprimento (m)	46	46	46
	Largura (m)	20	20	20
PÁTIO	Área (m ²)	4950	4950	4950
	Comprimento (m)	45	45	45
	Largura (m)	110	110	110
REVESTIMENTO:		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN):				
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m ²)		165	165	165
ESTAC. DE VEÍCULOS (m ²)		982	982	982
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		-	-	-
ILUMINAÇÃO		-	-	-
ÁREA EDIFICADA (m ²)		-	-	-
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		-	-	-

ITAPETINGA - SNIP

O Aeródromo de Itapetinga foi incluído no Sistema Estadual de Aeroportos, pela sua localização estratégica, e com o objetivo de proporcionar a integração da localidade com as demais regiões do Estado pelo modal aéreo. Foi classificado como complementar.

ATIVIDADES:

De 2015 a 2020

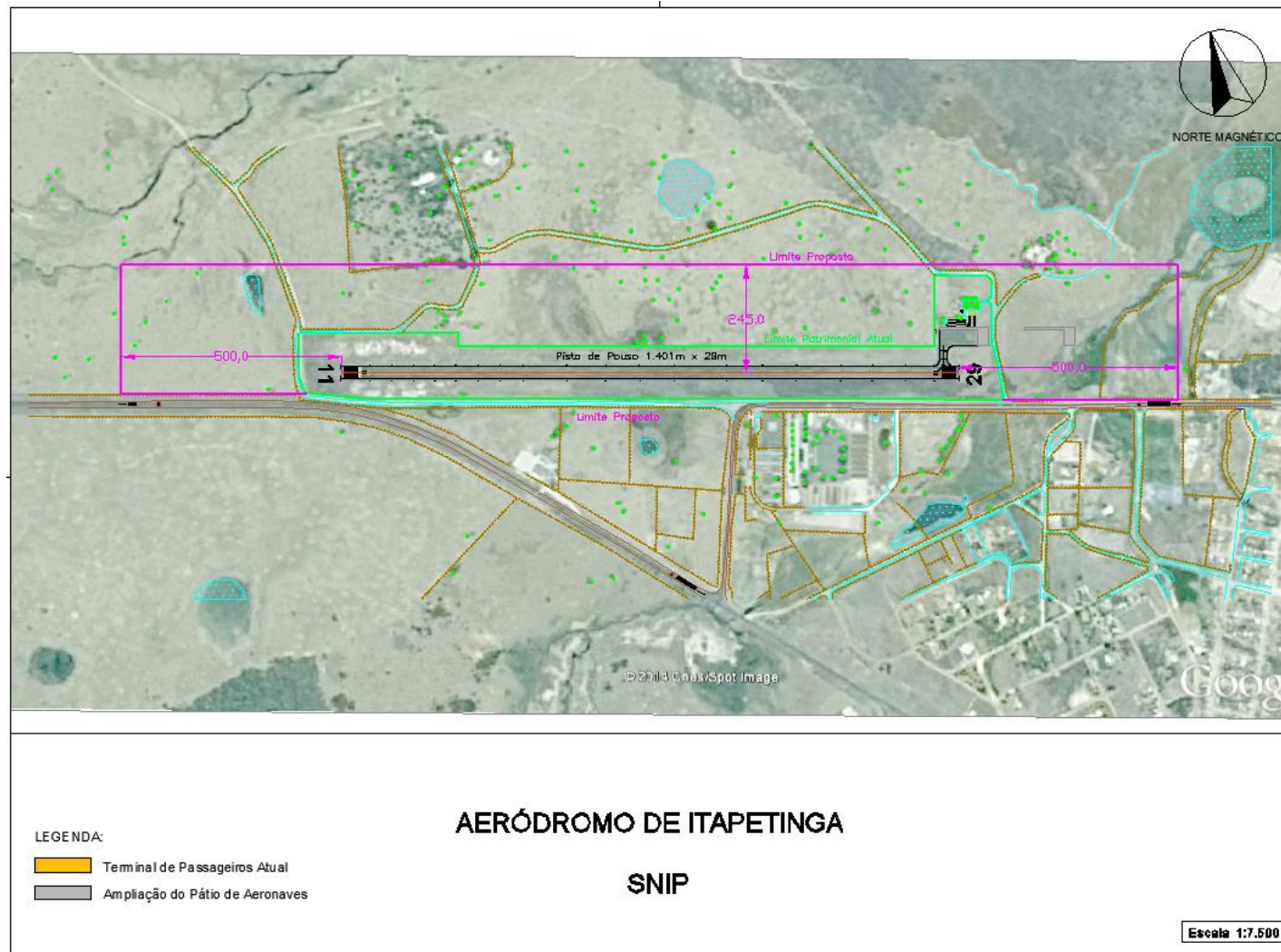
- Ampliação de sua área patrimonial passando dos atuais 21 hectares para 73 hectares.
- Elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto, a fim de garantir a sua preservação de usos incompatíveis com a atividade aeronáutica, incorporando as diretrizes da Portaria nº 256 GC5 de 13mai2011.
- Ampliação do pátio de aeronaves em 1.350m².

ITAPETINGA – SNIP

Quadro 61 - Investimentos Itapetinga

PREVISÃO DE INVESTIMENTO	AERÓDROMO ITAPETINGA					
GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	2015-2020	2020-2025	2025-2035	TOTAL (R\$)
ÁREA DE MOVIMENTO	Pista de Pouso e Decolagem	Alargamento	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
		RESA	-	-	-	-
	Pista de Táxi	Alargamento	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	ampliação	488.700,00	-	-	488.700,00
		reforço	-	-	-	-
	SUBTOTAL		488.700,00	-	-	488.700,00
TERMINAL DE PASSAGEIROS	Terminal de Passageiros	ampliação	-	-	-	-
	Estacionamento	ampliação	-	-	-	-
	SUBTOTAL		-	-	-	-
PROTEÇÃO AO VÔO	Equipamentos	instalação/equip	-	-	-	-
	Edificação	construção	-	-	-	-
	Balizamento noturno	instalação/equip	-	-	-	-
	SUBTOTAL		-	-	-	-
SERVIÇO DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO	Equipamentos	equipamentos	-	-	-	-
	Edificação	construção	-	-	-	-
	SUBTOTAL		-	-	-	-
SISTEMAS COMPLEMENTARES	Infraestrutura básica	construção	48.870,00	-	-	48.870,00
	Obras complementares	construção	19.548,00	-	-	19.548,00
	Paisagismo urbanização	construção	-	-	-	-
	SUBTOTAL		68.418,00	-	-	68.418,00
ENGENHARIA	Estudos projetos fiscalização	execução	27.855,90	-	-	27.855,90
	SUBTOTAL		27.855,90	-	-	27.855,90
TOTAL			584.973,90	-	-	584.973,90

Figura 30 - Aeródromo de Itapetinga



1.4.6 ITUAÇU - SNYT

Quadro 62 - Resumo Ituaçu

AERÓDROMO ITUAÇU				
CLASSIFICAÇÃO:		Complementar		
CÓDIGO ATUAL / PROPOSTO:		3/3		
TIPO DE AVIAÇÃO:		Pequeno porte		
LOCALIZAÇÃO:		Sitio atual		
ÁREA PATRIMONIAL ATUAL (ha):		17		
ÁREA PATRIMONIAL FUTURA (ha):		69		
PREVISÕES		2015	2020	2025
GRUPO DE AERONAVE:		1	1	1
TIPO DE OPERAÇÃO:		VFR	VFR	VFR
ÁREA DE MOVIMENTO				
PISTA	Comprimento (m)	1.500	1.500	1.500
	Largura (m)	30	30	30
SAÍDA	Comprimento (m)	60	60	60
	Largura (m)	20	20	20
PÁTIO	Área (m ²)	4.895	4895	4895
	Comprimento (m)	89	89	89
	Largura (m)	55	55	55
REVESTIMENTO:		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN):		10	10	10
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m ²)		125	125	125
ESTAC. DE VEÍCULOS (m ²)		350	350	350
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		-	-	-
ILUMINAÇÃO		-	-	-
ÁREA EDIFICADA (m ²)		-	-	-
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		-	-	-

ITUAÇU - SNYT

O Aeródromo de Ituaçu foi incluído no Sistema Estadual de Aeroportos, pela sua localização estratégica, e com o objetivo de proporcionar a integração da localidade com as demais regiões do Estado pelo modal aéreo. Foi classificado como complementar.

ATIVIDADES:

De 2015 a 2020

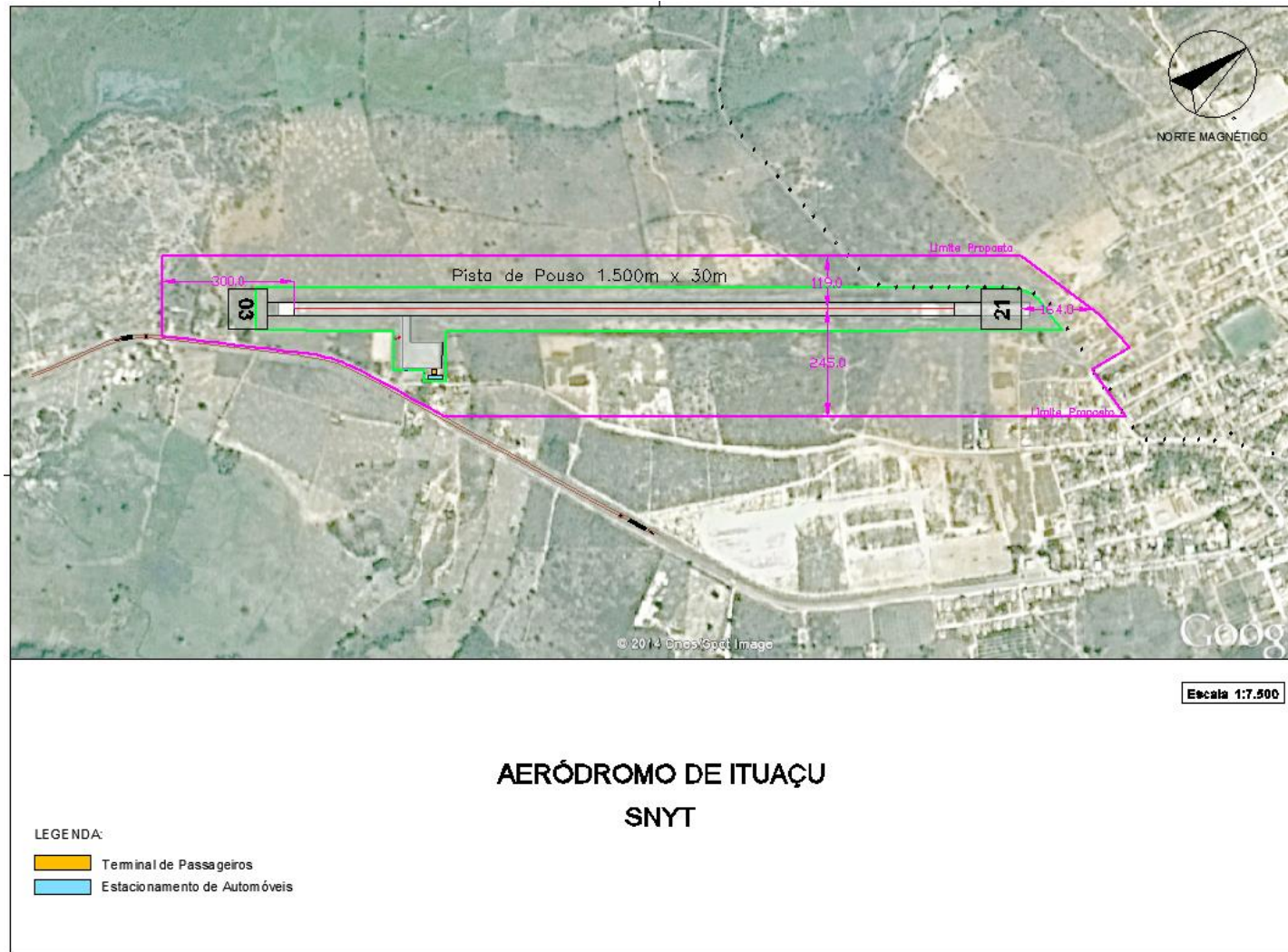
- Ampliação de sua área patrimonial passando dos atuais 17 hectares para 69 hectares.
- Elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto, a fim de garantir a sua preservação de usos incompatíveis com a atividade aeronáutica, incorporando as diretrizes da Portaria nº 256 GC5 de 13mai2011.
- Construção de RESA em ambas as cabeceiras com 90m x 90m.
- Construção de terminal de passageiros com 125m², conforme tipologia de Grupo 1, apresentada no Anexo 2.
- Construção de estacionamento de automóveis com 350m².
- Adequação do sistema viário de acesso à nova área terminal.

ITUAÇU - SNYT

Quadro 63 - Investimentos Ituaçu

PREVISÃO DE INVESTIMENTO	AERÓDROMO ITUAÇU					
GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	2015-2020	2020-2025	2025-2035	TOTAL (R\$)
ÁREA DE MOVIMENTO	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
		RESA	1.344.600,00	-	-	1.344.600,00
	Pista de Táxi	implantação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	ampliação	-	-	-	-
		reforço	-	-	-	-
	SUBTOTAL		1.344.600,00	-	-	1.344.600,00
TERMINAL DE PASSAGEIROS	Terminal de Passageiros	ampliação	250.000,00	-	-	250.000,00
	Estacionamento	ampliação	58.100,00	-	-	58.100,00
		SUBTOTAL		308.100,00	-	-
PROTEÇÃO AO VÔO	Equipamentos	instalação/equip	-	-	-	-
	Edificação	construção	-	-	-	-
	Balizamento noturno	instalação/equip	-	-	-	-
		SUBTOTAL		-	-	-
SERVIÇO DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO	Equipamentos	equipamentos	-	-	-	-
	Edificação	construção	-	-	-	-
		SUBTOTAL		-	-	-
SISTEMAS COMPLEMENTARES	Infraestrutura básica	construção	165.270,00	-	-	165.270,00
	Obras complementares	construção	66.108,00	-	-	66.108,00
	Paisagismo urbanização	construção	30.810,00	-	-	30.810,00
		SUBTOTAL		262.188,00	-	-
ENGENHARIA	Estudos projetos fiscalização	execução	95.744,40	-	-	95.744,40
	SUBTOTAL		95.744,40	-	-	95.744,40
TOTAL			2.010.632,40	-	-	2.010.632,40

Figura 31 - Aeródromo Ituaçu



1.4.7 PIATÃ - SNPI

Quadro 64 - Resumo Piatã

AERÓDROMO PIATÃ				
CLASSIFICAÇÃO:		Complementar		
CÓDIGO ATUAL / PROPOSTO:		2 / 2		
TIPO DE AVIAÇÃO:		Pequeno porte		
LOCALIZAÇÃO:		Sitio atual		
ÁREA PATRIMONIAL ATUAL (ha):		14		
ÁREA PATRIMONIAL FUTURA (ha):		30		
PREVISÕES		2015	2020	2025
GRUPO DE AERONAVE:		1	1	1
TIPO DE OPERAÇÃO:		VFR	VFR	VFR
ÁREA DE MOVIMENTO				
PISTA	Comprimento (m)	1.200	1.200	1.200
	Largura (m)	23	23	23
SAÍDA	Comprimento (m)	35	35	35
	Largura (m)	15	15	15
PÁTIO	Área (m ²)	5.100	5100	5100
	Comprimento (m)	85	85	85
	Largura (m)	60	60	60
REVESTIMENTO:		asfalto	asfalto	asfalto
SUPORTE (PCN):		6	6	6
ÁREA TERMINAL				
TEPAX (m ²)		125	125	125
ESTAC. DE VEÍCULOS (m ²)		350	350	350
PROTEÇÃO AO VÔO				
ÓRGÃOS		-	-	-
ILUMINAÇÃO		-	-	-
ÁREA EDIFICADA (m ²)		-	-	-
SESCINC				
CATEGORIA REQUERIDA		-	-	-

PIATÃ - SNPI

O Aeródromo de Piatã foi incluído no Sistema Estadual de Aeroportos, pela sua localização estratégica, e com o objetivo de proporcionar a integração da localidade com as demais regiões do Estado pelo modal aéreo. Foi classificado como complementar.

ATIVIDADES:

De 2015 a 2020

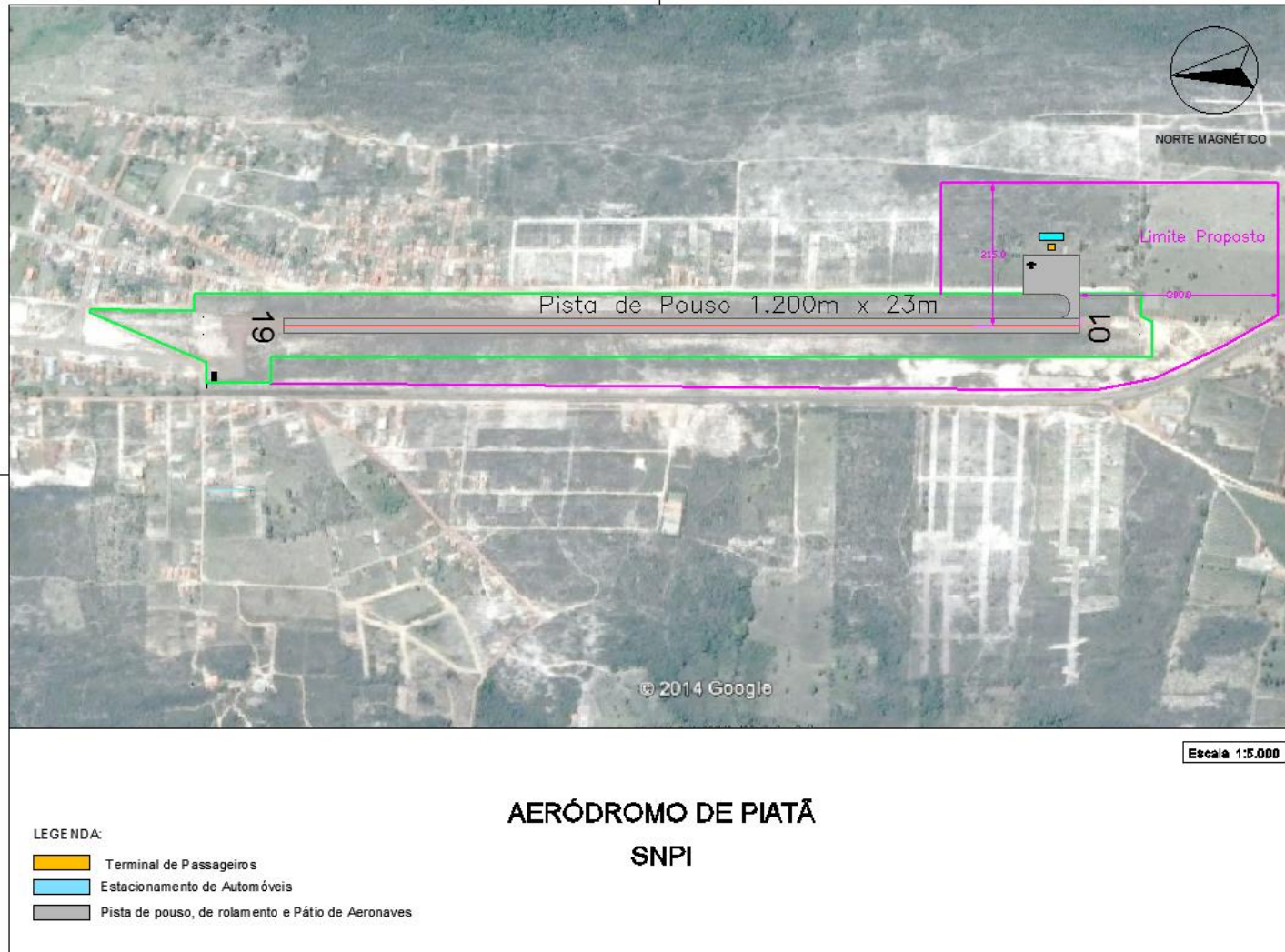
- Ampliação de sua área patrimonial passando dos atuais 14hectares para 30 hectares.
- Elaboração de lei municipal de uso do solo para o entorno do aeroporto, a fim de garantir a sua preservação de usos incompatíveis com a atividade aeronáutica, incorporando as diretrizes da Portaria nº 256 GC5 de 13mai2011.
- Pavimentação da pista de pouso, com 1.200m de comprimento por 30m de largura. Pela proximidade com a área urbana, a pista deverá ter suas dimensões reduzidas em relação às dimensões atuais.
- Construção de pista de rolamento com 35m x 15m.
- Construção de pátio de aeronaves com 85m x 60m
- Construção de terminal de passageiros com 125m², conforme tipologia de Grupo 1, apresentada no Anexo 2.
- Construção de estacionamento de automóveis com 350m².

PIATÃ – SNPI

Quadro 65 - Investimentos Piatã

PREVISÃO DE INVESTIMENTO	AERÓDROMO PIATÃ					
GRUPO	DISCRIMINAÇÃO	SERVIÇO	2015-2020	2020-2025	2025-2035	TOTAL (R\$)
ÁREA DE MOVIMENTO	Pista de Pouso e Decolagem	ampliação	9.991.200,00	-	-	9.991.200,00
		reforço	-	-	-	-
		RESA	-	-	-	-
	Pista de Táxi	implantação	190.050,00	-	-	190.050,00
		reforço	-	-	-	-
	Pátio de Aeronaves	ampliação	1.846.200,00	-	-	1.846.200,00
		reforço	-	-	-	-
	SUBTOTAL		12.027.450,00	-	-	12.027.450,00
TERMINAL DE PASSAGEIROS	Terminal de Passageiros	ampliação	250.000,00	-	-	250.000,00
	Estacionamento	ampliação	58.100,00	-	-	58.100,00
	SUBTOTAL		308.100,00	-	-	308.100,00
PROTEÇÃO AO VÔO	Equipamentos	instalação/equip	-	-	-	-
	Edificação	construção	-	-	-	-
	Balizamento noturno	instalação/equip	-	-	-	-
	SUBTOTAL		-	-	-	-
SERVIÇO DE SALVAMENTO E COMBATE A INCÊNDIO	Equipamentos	equipamentos	-	-	-	-
	Edificação	construção	-	-	-	-
	SUBTOTAL		-	-	-	-
SISTEMAS COMPLEMENTARES	Infraestrutura básica	construção	1.233.555,00	-	-	1.233.555,00
	Obras complementares	construção	493.422,00	-	-	493.422,00
	Paisagismo urbanização	construção	30.810,00	-	-	30.810,00
	SUBTOTAL		1.757.787,00	-	-	1.757.787,00
ENGENHARIA	Estudos projetos fiscalização	execução	704.666,85	-	-	704.666,85
	SUBTOTAL		704.666,85	-	-	704.666,85
TOTAL			14.798.003,85	-	-	14.798.003,85

Figura 32 - Aeródromo de Piatã

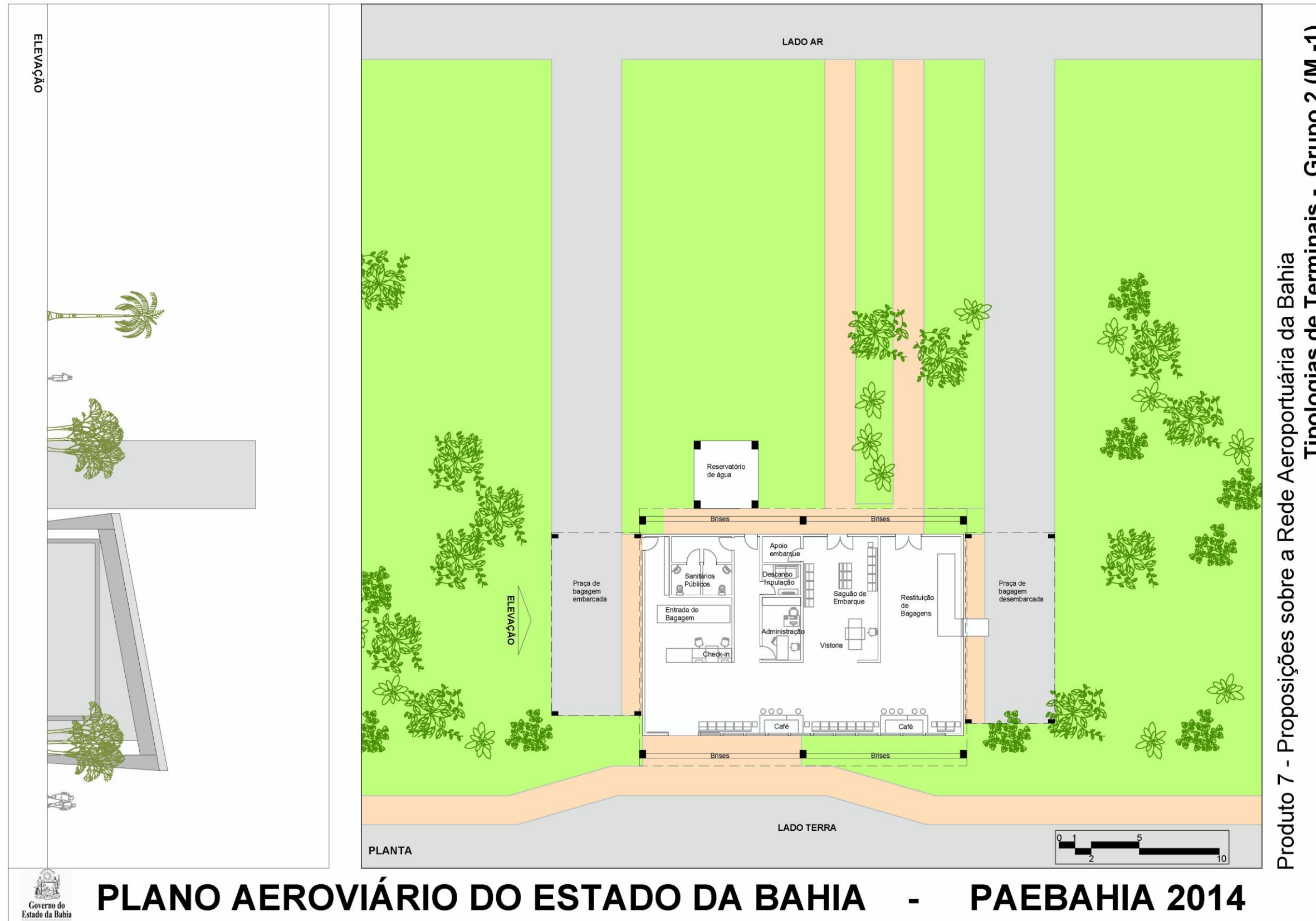


2 ANEXO 2 – CONCEPÇÕES MODULARES DE TERMINAIS AEROPORTUÁRIOS

2.1 GRUPO 1



2.2 GRUPO 2



2.3 GRUPO 3



Produto 7 - Proposições sobre a Rede Aeroportuária da Bahia
Tipologias de Terminais - Grupo 3 (M0)



PLANO AEROVIÁRIO DO ESTADO DA BAHIA - PAEBAHIA 2014

2.4 GRUPO 4

